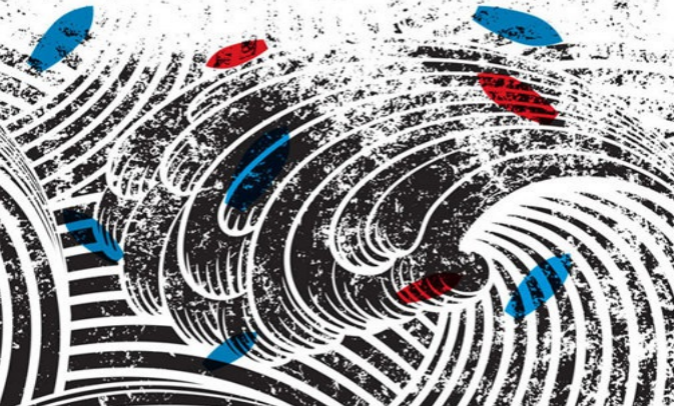


Por la autora de **El cártel negro**

**Ana Lilia Pérez**

# Mares de cocaína

**Las rutas náuticas  
del narcotráfico**



Por la autora de **El cártel negro**

**Ana Lilia Pérez**

# Mares de cocaína

**Las rutas náuticas  
del narcotráfico**



ANA LILIA PÉREZ

# Mares de cocaína

Las rutas náuticas  
del narcotráfico

**Grijalbo**

Todas las ambiciones son lícitas, excepto aquellas que elevan las miserias de la humanidad.

JOSEPH CONRAD, *Crónica personal*

—Patrón, no entiendo cómo pueden vivir los peces en el agua.

—Como los hombres en tierra firme: los grandes se comen a los pequeños.

WILLIAM SHAKESPEARE, *Pericles, prince de Tiro*

# Presentación

Mi búsqueda de los mares de cocaína se remonta al año 2004. En ese tiempo hacía un viaje por aguas del Golfo de México a la Sonda de Campeche, corazón de la industria petrolera mexicana, como parte de mis investigaciones sobre la rampante corrupción en la paraestatal Pemex y las

altas esferas gubernamentales —que Grijalbo publicó en 2010 con el título *Camisas azules, manos negras*—. En aquel azaroso viaje por una de las zonas petroleras más boyantes del planeta, no me asombró saber del consumo de cocaína en las plataformas, esas moles de acero y fibra de vidrio situadas 90 kilómetros mar adentro. Nada extraordinario parecía el hecho de que los plataformeros, aislados durante largos periodos y expuestos al riesgo cotidiano de su trabajo, consumieran algún estimulante, aun en horas laborales. Sí llamó mi atención, en cambio, la manera en que la droga llegaba hasta allí.

Las plataformas petroleras son zonas de seguridad nacional, y para poner pie en ellas se debe pasar por estrictos controles de seguridad. Prácticamente toda persona que llega es escaneada de pies a cabeza, junto con cualquier pertenencia que lleve consigo. Se trata de instalaciones blindadas y celosamente custodiadas por las fuerzas armadas y cuerpos policiacos provistos de tecnología de punta. Sin embargo, ahí la droga se mueve, la cocaína sobre todo. Me pregunté entonces quién tenía el poder para hacerlo, pero sobre todo cómo.

De regreso a tierra, un capitán naval, encargado de la coordinación de



operativos antinarcóticos me mostró pinceladas de la mecánica del mundo náutico del narcotráfico. Su especialidad era rastrear los cargamentos de cocaína que los barcos *nodriza* transportan desde puertos sudamericanos, y que “abandonan” en un punto marítimo para que sean recuperados por las lanchas rápidas de los traficantes o que son transferidos directamente a otras embarcaciones que puedan ingresarlos a puerto. “Operan con una mecánica perfectamente coordinada”, me dijo el capitán.

Más tarde supe que la droga llega a la Sonda de Campeche en los mismos barcos petroleros que prestan servicios

de cabotaje, escondida en navíos contratados para los servicios de obra pública y mantenimiento de plataformas y pozos e incluso, ocasionalmente, en los barcos contratados para transportar a los empleados costa afuera, y que los traficantes utilizan como *mulas*.

En poco tiempo me di cuenta de que estaba frente al andamiaje del negocio más redituable y organizado del crimen —el tráfico de cocaína a gran escala—, la infraestructura que posibilita suministrar la cotizada droga sudamericana a los adictos de uno y otro lado del Atlántico y de los puntos más remotos del Pacífico. Ahí se gesta también el intercambio comercial entre

los traficantes de México y Sudamérica con sus pares de Oriente Medio y Asia: precursores de drogas y armas por la coca refinada y la heroína que envían a los paupérrimos pueblos de África, desde el Golfo de Guinea hasta el Magreb, y a los adictos de las remotas, vastas y ricas tierras de Oceanía, donde un gramo de coca puede costar hasta 785 dólares (en los países productores, como Colombia o Perú, un kilo de cocaína en venta de primera mano, puede conseguirse en unos 800 dólares).

Supuse que, como en todas las épocas, quienes controlaran las vías náuticas, quienes tuvieran los medios para recorrer los mares e infiltrarse en

los puertos, liderarían la cadena de suministro de cocaína, porque en esta etapa —más que durante su cultivo o producción— es cuando se obtiene la mayor ganancia. Para documentarlo, me sumergí en los abismos de la mecánica náutica global de la mafia, la estructura que agrupa a socios de toda calaña, estirpe, nacionalidad, lengua y posición social en un negocio que no conoce de recesiones económicas ni desplomes de la bolsa, de filias o fobias políticas, que no excluye a capitalistas ni a socialistas.

A medida que me introduje en el ámbito marítimo comprobé que éste es un mundo singular y desconocido para la mayoría, pese a que es el eje del

comercio mundial, incluyendo el tráfico de drogas. Se trata de un mundo al margen de la atención de los gobiernos, y por tanto de su vigilancia. Mares y puertos son regiones sin ley donde el crimen organizado ha sabido sacar provecho. En muchas zonas del mundo los puertos y las aduanas son paso franco para los traficantes de cocaína, las boyas que hacen posible el acceso y consumo de esta droga en todo el orbe. Sin barreras de lenguaje ni ley, para estas organizaciones el mundo es más pequeño que para el resto: se divide en rutas de trasiego, se circunscribe a puertos y aduanas con funcionarios en sus nóminas y *halcones* e informantes a

su servicio, porque con su poder económico tienen en el bolsillo a agentes gubernamentales incluso de países que se precian de bajos niveles de corrupción.

Durante el tiempo dedicado a esta investigación, México vivió uno de los periodos más convulsos de su historia, la “guerra contra las drogas”: el más violento, fatuo e inútil baño de sangre, consecuencia de la decisión de un fallido presidente en cuyo periodo de gobierno las organizaciones criminales mexicanas coronaron su liderazgo en el comercio mundial de cocaína. Éstas consolidaron la posición que en los años ochenta tuvieron los colombianos, y lo

hicieron, precisamente, organizando, controlando y operando las rutas náuticas del narcotráfico. Ese reinado se mantiene incólume a pesar de la detención de algunos renombrados capos.

Por medio de las rutas marítimas — en sociedad con mafiosos gallegos, colombianos, venezolanos, peruanos, británicos, italianos, chinos, turcos o rusos—, los cárteles mexicanos han conquistado tierras tan lejanas como Australia, las remotas Islas Marshall o los puertos asiáticos. Asimismo, han contribuido a hacer de Guinea el primer narcoestado del mundo, de España la bodega de droga de Europa, de Panamá

el puente central para el narcotráfico interoceánico, del Amazonas el afluente de navegación de los cargamentos, y de diversos puertos mexicanos verdaderos narcopuertos. La operación en los mares es de tal nivel que los cárteles mexicanos han incluso impuesto el *pago de piso* por el uso de las aguas para el trasiego.

Ninguna investigación es ajena a los riesgos, pero la que presento ahora entrañó nadar entre tiburones de principio a fin, pues se trataba de asomarme a un ámbito donde el silencio es la inquebrantable y suprema regla de sobrevivencia. Uno puede estar frente a un respetado naviero y, sin saberlo,



tener ante sí a un integrante de una organización criminal. En este ambiente un paso en falso es letal, pero aprendí a confiar en aquellos que, sabiendo de mis intereses, acompañaron mi travesía.

Trazar las “cartas de marear” —los mapas en que se describe el mar— del tránsito de cocaína a gran escala me condujo a diversos países, incluidos aquellos donde se procesa y se embarca la droga, así como aquellos donde se recibe.

En 2012, tras la publicación del libro *El cártel negro*, que muestra la operación del crimen organizado en la industria petrolera mexicana y sus sociedades corporativas internacionales,

me vi obligada a salir de México para mi salvaguarda. Bajo el auspicio de la Fundación de Hamburgo para Perseguidos Políticos, y, posteriormente del PEN Club, la asociación mundial de escritores, me establecí en Alemania como parte de su programa Escritores en Exilio. Parecía entonces que esta investigación periodística quedaría a la deriva y que se había cumplido un cometido: expulsar a una periodista que afirma que la codicia de los hombres de negocios y la podredumbre gubernamental han fortalecido a la mafia mexicana. Sin embargo, llegaron vientos que la pusieron a flote.

La región del gran continente

euroasiáticoafricano es donde se cierra el círculo de la cocaína. Sus puertos y su mercado de consumo —el segundo en importancia mundial, sólo menor que el de Estados Unidos— son uno de los principales objetivos de los traficantes para el envío de droga, la transferencia de armas, la recepción de precursores y el traslado de dinero. Sus bancos, consorcios financieros e industrias son entes de la economía donde también se lava el dinero criminal. Pero también sus cuerpos náuticos y áreas de inteligencia policiaca son los que más claridad tienen sobre el accionar marítimo de las mafias.

Este libro, que revela la infiltración

del narcotráfico y sus estructuras corporativas en el mundo marítimo y el comercio internacional, fue posible gracias a la gente de mar que me permitió entrar en su ámbito, que rompieron el *omertà* para que se pudiera develar el verdadero poder y alcance de las mafias. Gracias a su ayuda logré conocer la infraestructura náutica que los grupos criminales han penetrado, el mecanismo de trasiego marítimo de droga y el modus operandi de los grandes empresarios del sector que, a sabiendas o no, se involucran en el tráfico; al mismo tiempo, me proporcionó los elementos necesarios para documentar los negocios del rubro

marinero que los cárteles utilizan como fachada para traficar y como método de lavado de dinero.

La investigación fue posible gracias a los capitanes que generosamente me permitieron viajar en sus navíos — acaso como polizón con permiso—, muchos de ellos preocupados porque en su ámbito los novatos ya no sueñan con llegar a capitanes, sino con *coronar* un viaje de coca, a los náuticos que con franqueza relataron lo atractivo que para ellos resulta trabajar para adinerados traficantes, a los agentes de inteligencia, a las autoridades aduaneras, policiacas y marítimas, así como a los grupos operativos que me concedieron

entrevistas, me permitieron hurgar en sus archivos y presenciar la manera en la que intentan frenar el flujo de cocaína.

La publicación de este libro hubiera sido imposible sin las personas que colaboraron durante las entrevistas, las traducciones, los viajes y la revisión de archivos, entre ellas, Martina Bäurle, Johannes von Dohnanyi, Isaac Mosqueda, Laura Schnider, Antonia Mendoza, Araceli Pérez, Harald Ihmig, Penka Ihmig, Yoselin Konow, Teresa Ávila, Peter Axel y mis editores de Penguin Random House.

Agradezco a Carmen Aristegui, Edgardo Buscaglia, Blanca Pérez, Marta Durán, Wolfgang Grenz, a la Verband

Deutscher Zeitschriftenverleger,  
Hamburger Stiftung für politisch  
Verfolgte, PEN Club Deutschland,  
Medienstiftung Leipziger, Artículo 19,  
CIMAC, Reporteros sin Fronteras,  
Freedom House y Knight Center for  
Journalism in the Americas.

Ciudad libre y hanseática de Hamburgo,  
otoño de 2014

# 1

## Los navíos del narco

*EL RÍO MANZANARES*

Desde el puerto se divisan, de un lado,



las cordilleras que conducen a los páramos andinos en las faldas de la Sierra Nevada de Santa Marta y, en el opuesto, unos metros abajo, las bahías y las playas bañadas por el Caribe colombiano. En uno de los siete muelles del puerto donde los barcos atracan según sus cargas, una húmeda y brumosa madrugada de junio de 2008 el *Río Manzanares* anunció su partida con un pitazo y zarpó traqueteando las aguas al ritmo de sus motores.

Este barco pesquero venezolano había llegado a mares colombianos la víspera para recoger el cargamento con el que ahora partía. A esas horas en que el mar y el cielo se unen en penumbras,

semejaba una visión espectral.

Al alba, tomó rumbo hacia el Caribe, al parecer de vuelta a Venezuela, pero no fue así. Pasó de filo por Puerto Bolívar, atravesó el Golfo de Venezuela y las aguas de Aruba, con las Antillas Holandesas y las islas Margarita y Tortuga a popa.

El día amaneció radiante. Entre los centenares de cargueros, pesqueros, transbordadores y barcos de recreo que rompen el Caribe, el *Río Manzanares* era sólo un navío más en una zona de intensa acuicultura y pesca artesanal e industrial. Aunque se internó en aguas internacionales, por las que bogan petroleros y cargueros trasatlánticos, su

presencia no resultaba extraña: aparte de que tenía licencia para pesca de altura, aun en los meses de veda los marineros —puesto que “barco en varadero no gana dinero”— se aventuran mar adentro. Pero ese verano su tripulación no se contentaría con remontar las olas entre islas e islotes abundantes de peces. Sus redes no estaban prestas a atrapar sábalos. El *Río Manzanares* no iba a pescar. Esta vez la hacía de *nodriza*, como la mafia y la policía llaman a los buques que cargan droga para trasladarla en mar abierto a embarcaciones menores o remolcadores que a su vez la llevan a algún puerto o a las zonas costeras, desde donde se

transporta tierra adentro para su almacenamiento y posterior refinación, distribución y venta.<sup>1</sup> Por eso navegaría mucho más allá de donde se bifurcan las aguas de dos océanos, el Pacífico y el Atlántico: por el hemisferio ecuatorial, desde el que es posible arrumbar hacia cualquier continente.

Ajeno a su vocación, el *Río Manzanares* cargaba 2 258 kilogramos de cocaína pura, de manufactura colombiana, de muy alta calidad, o de “extrema pureza”, en 80 fardos impecablemente empacados. Su tripulación habría de llevarla al noreste de la Península Ibérica, a Cedeira, en la zona de La Coruña, adonde llegaría

navegando por la *Autopista 10*, ruta que los traficantes llaman así porque se encuentra en ese paralelo del hemisferio, a 10° al norte del ecuador, la cual, como analizaré al final de este libro, el crimen organizado incorporó en 2004 a sus cartas de marear, ante las nuevas barreras de seguridad marítima impuestas en otras latitudes. En ese hemisferio, en dirección este, el navío cruzaría el meridiano de Greenwich y, vía Guinea, se dirigiría hacia el Atlántico norte.

En aguas gallegas, todavía en mar abierto, otra embarcación se le acoderaría para recibir la cocaína y depositarla en los refrigeradores con

bloques de pescado congelado apilados en sus bodegas, escondite usual para los traficantes, dado que difícilmente los escáneres o la vigilancia aduaneros detectan la droga entre el hielo grueso. Posteriormente, en otro punto náutico, el velero transbordaría la droga a lanchas rápidas que la llevarían a la costa y luego, por tierra, al interior, a algún lugar de Galicia, donde se le harían los cortes y las mezclas necesarios para distribuirla en España y en otros países de Europa.

Por su aspecto, los mejores años de la nave ya habían pasado: aunque resistente y de buen calado para soportar las largas bregas en aguas del

Caribe, el Pacífico y el Atlántico sur en el continente americano, la herrumbre invadía su balaustrada e incluso el cuarto de máquinas; la pintura azul del casco empezaba a motearse con las manchas anaranjadas del óxido y la embarcación estaba sucia e infestada de ratas. Pero se resistía a echar el ancla. Le quedaba el orgullo del nombre con el que durante decenios navegó por todo el continente: el del río venezolano que desde la serranía del Turimiquire recorre 80 kilómetros entre montes y arboledas hasta su desembocadura en el caribeño golfo de Cariaco. En el siglo XVI, a ese río los conquistadores españoles lo nombraron Manzanares en

remembranza del que atraviesa Madrid, la capital española; antaño los nativos lo llamaban Cumaná, cuyo nombre y cauce describió el expedicionario alemán Alexander von Humboldt. Cinco siglos después, como aquel río bautizó su armador al barco pesquero.

En aquella travesía veraniega, cinco hombres integraban la tripulación. Todos, hombres de mar; todos, venezolanos; todos, urgidos de *plata*: un patrón, o encargado del barco, que hacía las veces de capitán, Luis José; un maquinista, Carlos, y tres marinos, Asdrúbal, Luis y Efrahim. El dueño, no a bordo, sino en tierra, manejando sus empresas, les organizó el viaje: un poco



de comida y algunos galones de agua para el largo camino intercontinental.

Antes de zarpar, al ver las raquíticas raciones de alimentos en la gambuza, uno de los marinos, avezado en las estrategias de sobrevivencia en altamar, subió a bordo, ante la mirada incrédula de sus compañeros, seis cachorros.

Así emprendieron el viaje. Hacía un calor de los mil demonios y tenían que racionar hasta el agua. No habían transcurrido 24 horas cuando ya escaseaba la comida. Desde el zarpe, aquel marino previsor había alimentado a los perros con las enormes ratas que pululaban en el barco, y a medida que los primeros crecían y los bastimentos

se agostaban, los marinos se alimentaban de ellos. Aquel cargamento incomprensible les salvó la vida.

Dentro del navío, el aire apestaba, pero la tripulación no se atrevía a abrir las escotillas, mucho menos a encender la ventilación, porque el combustible también iba racionado. Los cinco viajaban medio muertos de hambre, sofocados y exhaustos, y, a ratos, cuando alguna oleada sacudía la embarcación, petrificados de miedo. Sólo les quedaba vigilar, aguzar el oído y cruzar los dedos por la carga que custodiaban, cuyo valor era de 70 millones de euros (94 millones y medio de dólares, casi 600 000 millones de bolívares, según sus

cálculos), una fortuna que no alcanzaban ni a imaginar.

El ambiente que privaba a bordo era, pues, de miedo y tensión; no cabían las canciones ni las anécdotas o las hazañas marineras que suelen contarse para matar el tiempo, ni las historias épicas de sobrevivientes a las criaturas misteriosas que los mares entrañan en sus profundidades.

La tripulación dormía poco, languidecía mucho. Debía estar preparada en caso de que el vigía gritara: “¡Armada a la vista!” A cada uno lo desasosegaba el temor a ser descubiertos, más las calamidades propias del viaje, los roedores que

infestaban el pesquero y, sobre todo, el alimento repugnante, pero tenían claro que debían entregar la cocaína en las coordenadas codificadas como “María”, “París” y “Beatriz”, para lo que se encomendaban a su buena estrella y confiaban en que la rosa de los vientos (el instrumento de navegación que los marinos usan en sus cartas náuticas) los guiara correctamente.

En sus peores pesadillas, una tempestad llevaba el barco a pique y todos morían, o una marejada golpeaba la embarcación y la carga salía por la borda, o los interceptaba un vehículo de *tumbadores*, piratas modernos que acechan los barcos de narcotraficantes

para arrebatárles la droga. Peor aún: un barco de la Armada los avistaba, los detenía: casi oían las bengalas al aire que militares y policías disparaban para dar la orden de detener la marcha, confiscaba la droga, y tendrían que responder por ella.

Sus temores no eran infundados: los proveedores de cocaína colombianos — como los mexicanos — son inclementes. Si en cualquier circunstancia un mensajero tiene la infausta suerte de perder la droga, sabe que más le valdría estar muerto. El cargamento que custodiaba la tripulación del *Río Manzanares* pertenecía a una importante mafia de aquella nacionalidad que

trafica cocaína entre América y Europa, cuyos miembros son de todo tipo: los hay armadores, navieros, empresarios con licencias de pesca, importadores, exportadores, banqueros, jeques, agentes aduanales e influyentes hombres de negocios del sector marítimo. La organización, que abastece el mercado europeo de consumidores, opera en asociación con otras mafias y sindicatos criminales, y para sus viajes, infiltrada en mares y puertos de ambos continentes, emplea sus propias embarcaciones u otras en arrendamiento (por tiempo o por flete); utiliza, regularmente mediante claves cifradas, diversos sistemas de comunicación,

como internet y teléfonos celulares y satelitales, y tiene una amplia experiencia en la marinería. Como las travesías del *Río Manzanares*, las de muchas otras embarcaciones que aquí describiré muestran una radiografía de las mafias que trafican drogas vía marítima, la esencia de sus rutas y su influencia en la marina mercante.

El buque que me ocupa era uno de aquellos arrendados a terceros. Originalmente otro llevaría la cocaína, un navío propiedad del empresario y armador José Nogueira García, naviero gallego muy bien relacionado con el gobierno de Uruguay, país donde estableció compañías pesqueras con

licencias que le permitían capturar en el Atlántico, el Pacífico y la Antártida productos que le generaban cuantiosas ganancias, como la merluza negra, que exportaba a Estados Unidos y a Japón.

Tres meses antes de la partida del *Río Manzanares*, a Nogueira lo contactaron algunos familiares que, junto con dos hombres de Colombia residentes en España, “embajadores” de un cártel de aquel país, y otros asociados, participaban en la planificación de ese envío de droga. Concretamente, un sobrino le propuso que uno de sus barcos fungiera como *nodriza*. Nogueira aceptó, pero durante la negociación lo hizo dudar una de sus



cláusulas: los proveedores estipulaban que él se desplazaría a Colombia, donde se quedaría en calidad de “garantía” hasta que su embarcación hubiera entregado el cargamento. Esa petición no era inusual: a menudo las mafias exigen a los transportistas alguna persona en prenda para asegurarse de que la transacción concluirá exitosamente. Nogueira viajó de Uruguay a Panamá, quizá por considerarlo territorio neutral, pero los colombianos le exigieron que se instalara en Bogotá o Medellín. Como se negó, lo sacaron de la operación y contrataron los servicios del *Río Manzanares*, propiedad de un armador

de reputación no impecable, ideal para el negocio en cuestión.

## *BURREROS* NÁUTICOS

Los *burreros*, *burreras* o *mulas* transportan pequeñas cantidades de droga en el equipaje o, inusitado contenedor, en su propio cuerpo. Durante su recorrido por aeropuertos, aduanas o fronteras entre países, su estómago contendrá cápsulas que defecarán en su punto de llegada, o, si las cargan en el ano —*culeros*, en el argot de la mafia— o en la vagina, se las extraerán manualmente. Ésta es, para las

mafias, la manera más barata de transportar droga, pero la más arriesgada para quienes se disponen a emprender, por unos cuantos dólares o euros, un trayecto que bien puede costarles la vida.

No siempre se espera que las *mulas* lleguen a un destino comercial: con frecuencia, las mafias las emplean para pagar a las autoridades su cuota de incautación; ellas mismas las delatan, de modo que mientras la atención policiaca se centra en esas detenciones e incautaciones menores, las organizaciones criminales hacen pasar sus grandes cargamentos, los verdaderamente valiosos.

El reclutamiento de *mulas* es sencillo. En un mundo donde el dinero lo es todo, incluso las mujeres embarazadas se arriesgan, como la noruega y la boliviana que llevarían coca de Bolivia a España: la primera había tragado 700 gramos; la segunda, casi un kilogramo, o el nigeriano de 47 años de edad que el 29 de octubre de 2012 se desplomó en el aeropuerto Mohamed VI de Casablanca: se había embuchado 76 cápsulas de cocaína en Doha, Katar, que debía entregar en Benín, algunas de las cuales le estallaron cuando el avión arribaba a Porto Novo, la ciudad capital; como la cocaína lo intoxicaba y deshacía sus

entrañas, empezó a apretarse el abdomen, presa de intensos dolores. Allí mismo murió.

Corrieron la misma suerte, en septiembre de 2011, en Bolivia, la española Esther Rodríguez Rey, de 30 años, en su fallido intento de llevar cocaína a Madrid; en mayo del mismo año, en Lima, un lituano, de 21 años, que la transportaba a España; en diciembre de 2004, en Bogotá, la canadiense Sylvain Riel, quien tenía que entregarla en su país; en Barcelona, en junio de 2013, a la rumana Adina Vasile le causó la muerte el estallido de varias cápsulas rellenas de cocaína que llevaba en el estómago desde Venezuela.

¿Cuál es la dimensión del problema?

Da una idea el hecho de que en los aeropuertos de Argentina, país donde el tráfico de drogas no es tan ostensible, cada semana se atiende por lo menos un caso de emergencia por ingesta de este tipo de cápsulas con droga.

Pero ésa no es la única manera de transportarla. Un *burrero* puede llevarla dentro de prótesis, implantes de mamas y nalgas, y en vientres de silicona que simulan embarazos.

El ingenio para esconderla no conoce límites.

A Inglaterra llegó un individuo con un cuadro con la imagen del ex jugador del Arsenal Emmanuel Adebayor: el

marco estaba ribeteado de droga. El viajero había salido de Togo, precisamente el país natal del futbolista, con destino a Tottenham, en el norte de Londres, donde está la sede del equipo donde juega como delantero el tongolés.

En julio de 2010, a una semana de la final de la Copa Mundial de Fútbol de Sudáfrica, tres hombres habían emprendido el viaje de Colombia a Madrid con una réplica del trofeo atestada de 11 kilogramos de cocaína, envuelta con sendas playeras de tres selecciones: Uruguay, Portugal e Inglaterra.

De Colombia a Ezeiza, Argentina, una pasajera cargaba con un inocente

nacimiento de cocaína esmaltada.

En Chile, un comerciante acompañaba las 10 000 botellas de vino tinto que exportaba, cada una rellena con 300 gramos de cocaína.

En México, en las ciudades fronterizas con Estados Unidos, la cocaína y la mariguana se cruzan por túneles subterráneos que en la superficie están enmascarados por parquímetros, o bien por ductos que en apariencia transvasan hidrocarburos.

El ex integrante de una banda de traficantes contó que en la frontera de Caléxico llegaron a fingir un funeral con todo y carroza cargada de mariguana: “Dijimos que íbamos a recoger un



cadáver a la morgue del condado de Imperial; llevábamos un permiso falso, y a una mujer vestida de negro enfrente, para causar más lástima. Nos creyeron y sólo revisaron nuestros papeles, pero no la carroza negra”.

En Sonora un grupo utilizaba catapultas para lanzar paquetes de marihuana por encima de la valla fronteriza entre México y Estados Unidos. Durante 2011, en Agua Prieta, fronteriza con Douglas, Arizona, el Ejército mexicano incautó cuatro de estas catapultas fabricadas con tubos cuadrados de tres metros y equipadas con 16 tiras de hule gruesas y una pieza de tela resistente, hechas más al estilo

de las que los ingenieros de Alejandro Magno construyeron para derribar las murallas del Imperio persa.

Y se utiliza todo tipo de transporte, incluidos los barcos, desde pequeñas lanchas hasta modernos buques o embarcaciones subacuáticas, que recorrerán largos trechos. En septiembre de 2012, un tripulante de un barco de recreo en el Mediterráneo llevaba un pollo asado “saborizado” con cocaína, mientras que un viajero, en el aeropuerto Gatwick de Londres, cargaba la droga en paquetes de maníes y castañas.

Como ocurre en tierra con cualquier vehículo, en el ámbito náutico los navíos cuentan con escondites insospechados,

de la quilla a los baos, para trasladar drogas; claro, en grandes proporciones: la marítima es la vía por la que se trafican a escala global. Surcan mares y océanos, entre plácidas islas y ajetreados puertos, por todo el planeta.

## DE LA BLANCURA DE LOS MARES... Y LOS PRODUCTOS

La faz del contrabando internacional de drogas ha cambiado en los años recientes. Si durante los años noventa, cuando los principales proveedores de cocaína eran los cárteles de Medellín y Cali, el contrabando se transportaba por aire, por tierra y por mar —por este

medio la mecánica consistía en que los traficantes enviaban sus embarcaciones, en su mayoría pesqueras, para hacerse de la carga que en aguas internacionales del Pacífico les enviaban los colombianos en barcos de similar calado, generalmente, de 5 y 10 toneladas de producto—, ahora viaja con rostros de capitanes, navieros, armadores, aduaneros, empresarios importadores y exportadores que remiten sus mercaderías prohibidas a cualquier puerto del mundo. Hoy se emplean lanchas rápidas que se cuentan entre las más veloces del mundo, semisumergibles e incluso submarinos.

Actualmente los barcos, el principal

sistema de transporte para el comercio internacional, también son los mayores transportistas de droga. La mueven oculta entre su carga, en dobles fondos, en los sistemas de ventilación, entre los complejos engranajes de sus cuartos de máquinas. Cualquier celda, pañol, estructura o rincón, por minúsculo que sea, es apto para esconder la coca, lo mismo la cubierta que las bodegas, la proa que la popa, las cámaras, las cabinas, la cocina, las bases de lámparas, dentro, fuera, encima y debajo de la embarcación. En cierto modo, los barcos son *mulas* inmodestas que tragan droga por toneladas, *mulas* de acero, madera y fibra de vidrio en las que no

habrá estómagos desechos ni intestinos quemados. Sus riesgos son otros.

Los barcos cargan la droga en los contenedores, en los botes salvavidas, en compartimentos especiales internos y externos disimulados o en cualquier hueco rellenable, incluida su propia estructura, a veces con doble fondo, ya “de fábrica” —barcos que desde su botadura son *narconavíos*—, ya adaptado, el cual se construye, como los buques, en astilleros; esto es siempre obra de profesionales.

A semejanza de las *mulas* que cruzan el mundo en avión, las hay que viajan en embarcaciones turísticas, cruceros o transbordadores. Seguro de sí, el bien

entrenado *burrero* de altamar se mezcla con los viajeros que suben a cubierta a tomar el fresco viento del atardecer mediterráneo, charla con los ancianos que invierten sus ahorros y sus jubilaciones en rimbombantes cruceros o departe con los hombres de negocios en el *black jack*, la ruleta o el póquer en los barcos casino de los litorales americanos o de la Costa Azul, en el sureste francés.

La forma de transportar cocaína en embarcaciones tampoco está exenta de ingenio. Desde Sudamérica se envían periódicamente al puerto de Miami bananas con centenares de kilogramos de cocaína, tanto en ladrillos ocultos

entre las pencas dentro de contenedores como en los frutos, por supuesto, no naturales, sino de fibra de vidrio, rellenos de cocaína y pintados a mano con tal pulcritud que a simple vista es imposible distinguirlos de las bananas reales.

Cada vez más a menudo la coca se embarca en contenedores de textiles, madera, materiales de construcción, aparatos electrónicos, maquinaria, cerámica, muebles, plásticos, plantas, frutas, vegetales, cárnicos y flores de exportación, en pescado congelado, café y todo tipo de alimentos, en especial aquellos cuyo olor y consistencia ayudan a encubrirla, como los limones, las



olivas y las bananas; también entre toneles de productos químicos, agroquímicos, hidrocarburos, dentro de maquinaria o, ¡a granel!, en cargamentos de arroz, maíz, semillas y fertilizantes...

Para los traficantes no hay límites.

De Guayaquil, el puerto más importante de Ecuador, se han hecho a la mar con destino a Casablanca y a Tánger, en Marruecos, graneleros con cocaína mezclada con chile molido (que posteriormente se separa mediante un tratamiento químico), una locura que, no obstante, tiene su razón: las autoridades son más reticentes a revisar una carga que viaja a granel que una empacada, porque para hacerlo tienen que vaciar

todo el cargamento, lo que requiere no sólo una infraestructura especial, sino tiempo y mayor número de recursos humanos, de modo que las dificultades operativas se confabulan a favor del traficante. Si se sospecha de la existencia de droga en un petrolero y la autoridad se empeña en revisarlo, deberá disponer de otro petrolero para almacenar los hidrocarburos mientras dure la revisión, o de un navío con un vientre lo suficientemente amplio como para recibir, en su caso, cargamentos a granel. Si no se halla droga, las aduanas deberán pagar grandes cuotas e incluso afrontar juicios de la compañía armadora y de los propietarios de esa

carga.

También los fletes cuya revisión es difícil o arriesgada, como la basura radiactiva, los desechos peligrosos y la chatarra contaminada, son idóneos para transportar droga. Su revisión o inspección exige la utilización de maquinaria especializada y mucho espacio de maniobra; además, el peso del material puede provocar que el buque se escorde, lo que originaría situaciones caóticas para los aduaneros. En algunos puertos la policía, sin embargo, se ha arriesgado y ha obtenido uno que otro modesto trofeo, como los 20 kilogramos de cocaína oculta en otros tantos paquetes en una carga de

chatarra en el puerto marítimo de La Habana, en 2007.

De los puertos argentinos, de donde se surten hacia España grandes cargamentos de manzanas cultivadas en Río Negro Valle, que se precian de ser “las mejores de Argentina”, provienen también *manzanas blancas*, es decir, de cocaína; de los costarricenses a los británicos, piñas de ese color; de República Dominicana —todo sea por el medio ambiente—, productos ecológicos, etiquetados como papel y plástico reciclados, que se consignan a Algeciras, España.

Algunas mafias suelen marcar con nombres, logotipos o claves los

cargamentos ilícitos que transitan en altamar. Por ejemplo, de Buenos Aires partió para Lagos, Nigeria, una máquina de dragado para la extracción de petróleo, nada raro para un país cuya industria del oro negro es el principal motor de la economía, de no ser porque la empresa consignataria era inexistente. Lo más valioso de esa carga, oculta en el rodillo y la base de la máquina, recubierta con plomo para evitar que los escáneres la detectaran, era la cocaína colombiana de alta pureza: 536 kilogramos distribuidos en 348 paquetes de cinta y papel de distintos colores, cada uno con una inscripción manuscrita con letra de imprenta: “caballo”.

El cargamento lo fletó, precisamente, *Caballo*, apodo de un poderoso narcotraficante colombiano con influencia en puertos de Centro y Sudamérica y europeos que así rotulaba la mercancía que proveía a los mercados estadounidense, mexicano y del Viejo Continente. Su grupo convierte todo tipo de productos en escondites: desde el puerto de Rosario (Argentina), por ejemplo, envió a Bulgaria una cosechadora con 67 kilogramos de cocaína, la cual llegó en un barco al puerto de Varna, en el mar Negro, desde donde se alijó a otro para continuar su orondo viaje sobre el Danubio.

Otras bandas emplean esquemas

semejantes. Por ejemplo, el transportista argentino Óscar Allende despachó de Buenos Aires, para su desembarco en España, molinos de viento repletos de cocaína, que, según las autoridades españolas, eran consignados al serbio Zoran Matijevic, un agente de la Federación Internacional de Fútbol Asociación (FIFA) representante de futbolistas europeos que con frecuencia viajaba a Sudamérica. Un caso en el que vale la pena detenerse: Zoran Matijevic, de origen serbio pero nacionalizado francés y residente en París, fue mánager del equipo de fútbol Niza, posteriormente agente de la FIFA dedicado a la contratación de

futbolistas. En 2009, en una operación encubierta, llamada *Ciclón*, las autoridades españolas incautaron 600 kilos de cocaína ocultos en los citados molinos de viento remesados en un contenedor que de Argentina llegó primero al puerto de Tánger y de allí al de Algeciras donde, el 21 de febrero de 2009, fue desembarcado, transportándose por tierra a Madrid, donde la droga sería distribuida. Era el momento que Matijevic refería como el tiempo de “pasear a las niñas”, lo que significaba que la droga ya estaba en Madrid lista para su distribución. Oficialmente Matijevic había viajado al país sudamericano para participar en las



negociaciones para traspasar a jugadores como Éver Banega y Ángel Di María a equipos europeos, además de intentar vender a Radamel Falcao del River Plate argentino al Werder Bremen alemán, y cerrar también la transferencia de Lionel Núñez del Argentinos Juniors al griego Olympiakos. Las autoridades españolas descubrieron su doble negocio. Tras la incautación del cargamento de cocaína, Matijević fue detenido acusado de dirigir un “importante” grupo de traficantes dedicados a introducir estupefacientes de Sudamérica a España aprovechando su licencia de la FIFA. Junto con Matijević se detuvo y se enjuició como

coacusados a Pablo Acosta Rivera, representante de jugadores de fútbol, y a los ex futbolistas Jesús Emilio Díez de Mier del Athletic de Bilbao y del Hércules de Alicante, además del serbio Predrag Stankovic, este último fichado algún tiempo también por el Estrella Roja de Belgrado y el alicantino Hércules.

De otros puertos del mismo país, Argentina, la cocaína se envía a Barcelona y a Lisboa pintada de negro para que se asemeje al carbón vegetal, o bien, de Venezuela, específicamente de Maracaibo, como cemento, dentro de sacos perfectamente flejados, o de algunos más de ese país, hacia zonas de

Europa y África, como impermeabilizantes, asfaltos o productos petroleros: los puertos desde donde procede la droga no son distintos de los que sirven a las industrias formales del petróleo y la construcción.

La droga ha llegado oculta, por mencionar tres casos más: del puerto de Arica, Chile, a Costa de Marfil, entre máquinas retroexcavadoras: el embarque de cocaína boliviana era tan grande que de él se obtendría un millón de dosis; de República Dominicana a Norteamérica y Europa, en concreto a Montreal y Barcelona, respectivamente, gorras deportivas con los cintillos ribeteados de cocaína y, en abril de

2012, un contenedor de cocos secos colmados con 708 kilogramos de cocaína pura.

Los anteriores son algunos ejemplos de qué tan ingenioso puede ser el *modus operandi* del traslado de cocaína —la droga de principal consumo en el mundo— en las rutas náuticas —su principal medio—. ¿Las distancias? Cuestan: el gramo de cocaína que el adicto consume por la mañana pudo haber viajado miles de millas náuticas para llegar a sus manos, en —llamémosle así— épicas travesías, cuyo costo él mismo cubrirá al pagar el precio que le demande su proveedor. Mientras más largo es el viaje, la droga se vuelve más cara.

## INFILTRACIÓN EN LOS PUERTOS

Las mafias utilizan para sus cargas el transporte marítimo legal, por el que se desplaza 90% de las mercancías legales en el comercio mundial; tienen, asimismo, sus embarcaciones ex profeso: cargueros, pesqueros, lanchas, yates, veleros e incluso minisubmarinos, y, como se ha visto, están infiltradas en los puertos entre navieros, armadores, consignatarios, operadores, comerciantes, agentes aduanales...

Transportan la cocaína desde Sudamérica, como en la Antigüedad se trasladaban las joyas y el oro en los galeones de la flota de Indias; como las

especies, la pólvora y el marfil en el galeón de Manila; como las sedas y los damascos que Marco Polo llevó a Occidente en sus galeras venecianas. Montadas en la estructura naviera formal, y en asociaciones que se creían impensables, no hay puerto, costa, isla, archipiélago, rivierra que las mafias no alcancen. A diferencia de lo que ocurre en tierra, en países como México y Centroamérica, donde libran sangrientas batallas por las rutas de tráfico de droga, por las náuticas —como ha dicho José Ferreira Leite, director del Centro de Análisis y Coordinación Marítima para Narcóticos (*Maritime Analysis and Operations Centre Narcotics*), uno de

los más reconocidos expertos europeos en la materia, “el mar es tan grande que tiene lugar para todos”— todas tienen paso, aunque también hay disputas e intentos de controlarlo. Un cártel mexicano introdujo en el Pacífico el cobro de *derecho de piso* por el cruce de embarcaciones cargadas con droga en la zona marítima que reclamaba como suya.

Para comprender cuánto poder tienen las mafias en este entorno, debe tenerse presente que a cualquier puerto, público o privado, en cualquier lugar del mundo, se le considera zona de seguridad nacional, además de que cada uno está obligado a cumplir con

protocolos de protección internacionales: a partir de los atentados del 11 de septiembre de 2001 en Estados Unidos, este país presionó para que la Organización Marítima Internacional (OMI) impusiera la sistematización y el reforzamiento de las medidas de seguridad en todas las instalaciones portuarias del globo, y para que los gobiernos las dotaran de mayor infraestructura y recursos humanos dedicados al monitoreo, lo que prácticamente implica el escaneo de cada persona que ingresa en ellas.<sup>2</sup>

Pese a esos controles estrictos, la droga se mueve de puerto en puerto. La razón de que su blindaje no sea



infranqueable para las mafias, aseguran oficiales, trabajadores y especialistas de este microcosmo que es la operación marítima, es porque las complicidades de las mafias con los propios grupos encargados de la seguridad marítima y portuaria colocan a aquéllas por encima de los esquemas y las autoridades de vigilancia y protección, que, como he dicho arriba, están infiltrados y operan con diferentes rostros.

La operación portuaria tiene modalidades y mecanismos ajenos al ciudadano común, que no conoce cómo se organiza un recinto portuario, ni siquiera cómo se compone su estructura física, incluidas cuestiones elementales

como cuál es su distribución, dónde se ubica la zona de ingreso —para tener acceso se debe contar con una identificación emitida o aprobada por la autoridad—, a dónde ha de dirigir sus pasos una vez que esté dentro. El recinto es una miniciudad con estructura, reglas y mecanismos de control propios, que cuenta con diversas zonas restringidas.

Suponiendo que se haya tenido previamente el croquis del puerto, cuando se llega a donde está amarrado un barco no cualquiera puede abordarlo. Los buques son territorio soberano: se les considera enclaves del país de origen. Los lugareños, así sea autoridades, no pueden subir si carecen

del permiso correspondiente, y en general hay un guardia de vigía que inspecciona, incluso con equipos de rayos X y gamma, y permite o impide la entrada en el barco.

Pese a ese esquema, en puertos como los de Cartagena y Buenaventura, en Colombia, o en Veracruz, Manzanillo y Lázaro Cárdenas, en México, los traficantes suben a los barcos incluso para enganchar tripulantes: “Lo primero que te preguntan es: ‘¿De dónde eres, de qué ciudad?’ ‘¡Ah, soy de aquí, del puerto de Veracruz!’ ‘Pues mira, te voy a dar un paquete y cuando llegues a tu puerto de destino allí estará alguien para recibírtelo.’ Porque tienen contactos por

todos lados, las mafias operan en cualquier puerto del mundo”, narra un capitán veterano de las aguas del Pacífico americano y del golfo de México. El capitán describe la forma en que los cárteles enganchan a los marinos, presionados para que se encarguen de los embarques de droga:

Su infraestructura es tal que tienen teléfonos, gente del otro lado del mar, de cualquier punto del mar, tienen contactos, se sabe quién va a recibir las cargas. Son paquetes que sabes que no puedes abrir, no sabes qué va allí y puede ir cualquier cosa, tienes una idea. Ofrecen cantidades buenas, 5 000 o 10 000 dólares, solamente por vigilarlos y asegurarse de que en el puerto donde se deben recibir se reciban.

Si el capitán sorprende a una de esas personas a bordo del barco enganchando a tripulantes, como oficiales tenemos la obligación de denunciarlas, pero lo cierto es que lo único que puedes hacer y lo único que hacemos es pedirle amablemente a esa persona que abandone el barco, pero sabes que no puedes hacer nada más, porque a bordo no tienes ningún mecanismo de seguridad para una medida más grande, y tampoco sabes cómo reaccionarán, porque son mafias con contactos en cualquier punto. Tenemos claro que si el traficante sube al barco en Veracruz y lo hacemos bajar, cuando salgamos del puerto no acaba el peligro, porque es verdad que tienen contactos en todos lados y en cualquier lugar pueden actuar contra ti. Finalmente, llega a ser

todo un esquema en el cual acabas con el temor de quedar envuelto de alguna forma u otra, porque siempre sales perdiendo; nunca vas a tener capacidad de defenderte.

Respecto de este mecanismo habría que hacer una reflexión, primero: ¿por qué entra esta gente? Simplemente porque los mecanismos de seguridad están por debajo de ellos. Alguien autoriza que puedan entrar. Luego, a pesar de entrar al muelle no podrían subir a bordo, porque hay seguridad para impedir que suban a bordo, e igual lo hacen. No es un caso aislado. Las mafias de traficantes de drogas operan desde dentro de los puertos, y cuando la gente no tiene nada o casi nada, lo que

les ofrecen los inhibe de pensar en riesgos, cuando en realidad serán quienes más se arriesgan, y en todo caso terminarán siendo los sacrificados. Pero para los náuticos es muy fácil caer en el *canto de las sirenas*.

## LOS NARCOTRAFICANTES, AZOTE DE LOS MARINOS

Antaño, hacer frente a la fragilidad de las embarcaciones o a las inclemencias del tiempo y a la ferocidad de los mares a bordo de viejos navíos comerciales o expedicionarios, en los que era toda una proeza sobrevivir a un ciclón o a las epidemias, era el mayor reto de los

tripulantes. Con los siglos, le siguió la presencia de los piratas, al intensificarse el intercambio comercial entre el Viejo y el Nuevo Mundo.

En la actualidad ni el clima ni los piratas son el principal riesgo que afrontan los marinos del mundo, sino el narcotráfico. En puertos y muelles se tejen historias de trabajadores del sector que han sido presionados para trabajar con los narcotraficantes, que reciben sobornos bajo amenazas —aunque también los hay que se dejan picar—. En puertos de todo el mundo se les coopta para que colaboren, de buen grado o forzados, con las redes de tráfico de drogas.



En los puertos, las mafias se organizan como corporativos empresariales, mantienen vigías que emiten despachos portuarios, mueven contenedores, tramitan pedimentos aduanales: son *halcones* mezclados con alijadores, motoristas y personal terrestre de la marina mercante, cuya misión es registrar puntualmente quién entra y quién sale de las instalaciones.

Mención aparte merece el calvario que supone para tripulaciones completas el que en su barco se infiltre una *mula* —o algún cargamento— como polizón, y las aduanas, o mediante operativos policiacos, la detecten. Todos sus miembros serán detenidos, incluso

encarcelados, hasta que se procesen litigios y se deslinden responsabilidades, lo que puede demorar años. No importa que se trate de grandes naves o que pertenezcan a empresas importantes, nada garantiza la presteza de los procesos legales. Las tripulaciones son así, indirectamente, víctimas de los traficantes.

Entre esos casos hay algunos de desenlace trágico, como el del *Coral Sea* en julio de 2007, que transportaba bananas de Ecuador a Croacia. En él un cártel introdujo un cargamento de cocaína sin que lo supiera la tripulación ni los propietarios. En Grecia, al pasar una revisión, se descubrió la droga. A la

tripulación se le detuvo y, posteriormente, se encarceló durante dos años a quienes la componían, hasta que las indagatorias concluyeron que no estaban implicados. Durante su encarcelamiento, el oficial primero Konstantin Metelev inició, como forma de presión para que se esclareciera su situación, una huelga de hambre que lo llevó al hospital, y sólo así las autoridades continuaron la investigación, pero cuando se comprobó su inocencia, su salud estaba tan deteriorada que regresó a su natal Lituania durante seis meses sólo para morir.

## CONTENEDORES DE COCA

Como he señalado, los métodos de los que se valen las mafias para transportar la droga por vía marítima son muy variados. Según el volumen de la carga será la embarcación y la manera de enviarla.

Muchos cargamentos de droga se embarcan, como acabo de ejemplificar, sin que las tripulaciones sepan de su existencia. Esa modalidad, a la que se le llama *gancho ciego*, o *gancho perdido*, aunque se practica en cualquier embarcación, principalmente se lleva a cabo en los buques cargueros. Consiste en colocar la droga en paquetes, bolsas,

maletas, toneles o cualquier empaque pequeño —insisto: sin que la tripulación, o por lo menos los oficiales, sepa que está a bordo—, a veces entre las mercancías protegidas en contenedores sellados, de modo que ningún miembro de la tripulación, incluido el capitán, tiene derecho a abrirlas, para que alguien la recoja en un puerto determinado. La introducción de este tipo de cargamentos suele contar con el apoyo o la colaboración de personal portuario, aunque supone también la participación de agentes aduanales. De este modo, en ocasiones ni el importador ni el exportador se enteran de que sus mercaderías sirvieron

como camuflaje para la droga. Desde luego, abundan los navieros o transportistas que actúan ex profeso, involucrados de principio a fin con el tráfico de narcóticos en sus embarcaciones.

En otro esquema, cada vez más socorrido, las mafias utilizan los contenedores que se transportan en los buques de grandes compañías navieras. Por norma, a causa del abrumador movimiento de contenedores cada día, las empresas no pueden revisar físicamente cada uno, aunque todo el que toca un puerto representa un posible escondite. Asimismo, los operarios de los barcos y la tripulación carecen de

autorización legal para abrirlos, es decir, transportan lo que saben sin verlo o no saben lo que están transportando, a menos que capitanes, oficiales o tripulación estén implicados en el tráfico.

La Organización Mundial de Aduanas (OMA) y la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (ONUDD) han documentado el aumento del tráfico mundial de drogas y sus precursores mediante contenedores. Las cifras globales de la primera sostienen que sólo se inspecciona menos de 2% de los que circulan; la segunda, que “la probabilidad de detectar las remesas de drogas ilícitas mediante

controles aleatorios de los contenedores es sumamente reducida”.

Por su parte, la Administración Federal Antidrogas (DEA, por sus siglas en inglés) coincide en que el uso de contenedores de transporte marítimo ha resultado propicio para los traficantes de drogas. De manera indirecta, el crecimiento exponencial del comercio mundial vía marítima ha significado para las mafias la posibilidad de abarcar mercados que les eran infranqueables, esto es, zonas o países remotos donde antaño ni siquiera se conocía la cocaína —la operación de éstas, por ejemplo, poco a poco ha convertido a algunos países en África en



narcoestados—. Nunca antes habían logrado penetrar tan hondamente las estructuras formales e informales del comercio náutico internacional. En la actualidad, entre 70 y 80% de la cocaína que se consume en el mundo se transporta por mar. En este mismo instante, millones de mercancías viajan en contenedores que en algún puerto serán descargados y algunos ocultarán cocaína. No es fácil precisar la cantidad de droga que sí pasa por cada incautación que se hace, pero el hecho es que, a pesar de las incautaciones, el consumo de cocaína va en aumento aun en aquellos países donde hasta hace poco no había comercio de ella.

Un sistema más sofisticado para transportar la droga en distancias cortas es el uso de vehículos subacuáticos. Mediante éstos se transborda la carga de un barco a otro, por ejemplo, para bajarla de una barcaza y engancharla a un buque trasatlántico, operaciones que realizan especialistas: soldar debajo del agua el cargamento de droga al casco requiere herramientas y entrenamiento especializados, esto es, mucho equipo técnico y un grupo de expertos. Para lograrlo, los traficantes entran con la droga en el recinto portuario dotados de equipos de buceo profesionales —como he anotado, no cualquiera tiene acceso al recinto portuario—, la conducen hasta

donde está el barco y bajo el agua hacen la operación. Las mafias dejan más que claro su poder de infiltración en los recintos portuarios.

La otra modalidad, que ejemplifica el *Río Manzanares*, es aquella en la que el armador, el capitán, la tripulación o todos ellos, están enterados de lo que transportan, oculto o camuflado en contenedores, dobles fondos o cualquier parte de la embarcación.

Pero hay un método más: las organizaciones criminales crean sus propias compañías navieras, adquieren embarcaciones, tramitan licencias para cabotaje o pesca y mueven la droga en sus propios barcos, mecanismo que se

ve favorecido por el uso de las *banderas de conveniencia*,<sup>3</sup> que les dan manga ancha a armadores y navieros que registran con ellas sus embarcaciones, confiados, por causa de las escasas regulaciones con que esos países operan su sector náutico, en que no serán supervisados ni vigilados por nadie. Un ejemplo claro es Panamá, donde en unas cuantas horas cualquier persona puede abrir una compañía naviera o una empresa de comercio internacional sin que tenga que comprobar su existencia. Con pagar el registro basta. Así “importan” y “exportan” mercancías fantasma —que nadie verifica—, que en realidad no son otra cosa sino

cargamentos de droga.

Para los traficantes de narcóticos, los países que les proveen de las llamadas banderas de conveniencia son auténticos paraísos, como Panamá en América; Liberia, en África; en Europa, Malta, país mediterráneo donde no es extraño que, en el papel, 20 o 30 compañías “navieras” tengan el mismo domicilio.

Algunas organizaciones criminales no sólo poseen sus propias embarcaciones, sino también terminales portuarias y compañías importadoras y exportadoras, es decir, todo lo necesario para el negocio global de tráfico de drogas.

Con frecuencia se recurre también a la contratación de los llamados *barcos trampa*, moles —cargueros, graneleros, petroleros— sin ruta fija que van de puerto en puerto según se les vaya contratando, como una especie de taxis navales, a los que sólo inusualmente se les revisa: basta contactar con el *broker* y rentarlos. Como por lo regular se trata de barcos de poco valor, los propietarios los facilitan para traficar droga, la cual casi siempre vale mucho más que la embarcación. Este tipo de barcos opera de manera tan laxa que un día uno arribó al puerto de Veracruz, hizo el desembarco y, antes de zarpar, su capitán informó: “Por cierto, traemos un

muerto a bordo; fue un accidente en el cuarto de máquinas”. Nadie le pidió explicaciones. Descargó el cuerpo y se fue.

Las mafias tienen predilecciones, pero usan cualquier tipo de embarcación. Si flota, sirve. Pueden emplearla para transportar narcóticos, pero también para apoyar los operativos del viaje, como el abastecimiento de combustible. Las hay muy peculiares, como los minisubmarinos “caseros”, cuyo uso introdujeron en los años ochenta los cárteles colombianos. En la actualidad hacen uso de éstos muchas otras organizaciones, como el poderoso cártel de Sinaloa, considerado por las

agencias de seguridad de Estados Unidos y Europa el de mayor expansión en el mundo: en la Unión Europea, los informes de los grupos especializados en el tema reconocen que los cárteles mexicanos van tomando relevancia en el tráfico marítimo internacional de cocaína.

## LA COCAÍNA VIAJA TAMBIÉN EN TRANSBORDADORES Y BARCOS MILITARES

Cuando un viajero recibe la brisa marina descansadamente en la banca de un transbordador, o bien sobre los asientos de un barco de recreo o de una



lancha, existe la posibilidad de que viaje sobre un cargamento de cocaína. No es raro que también a este tipo de embarcaciones les acondicionen dobles fondos para transportarla.

Los yates, del gusto tanto de magnates como de traficantes de droga, manifiestan que unos y otros son exitosos, acaudalados hombres de negocios, pero ocultan que suelen transportar narcóticos. En un yate un cargamento de droga puede colocarse en compartimentos debajo del suelo, en las baterías, en el casco o en un doble casco, en cualquiera de sus cavidades: se trata del tráfico *vip* de narcóticos.

Aunque más raramente, asimismo se

utilizan los barcos de las marinas. Un caso escandaloso fue el del *Gloria*, buque escuela de la Marina colombiana en el que, en abril de 2004, con una travesía prevista de seis meses durante la que visitaría Estados Unidos y Europa para promover la imagen de Colombia, se descubrió que llevaba cocaína. Y quién sabe cuántas veces más el navío militar habrá transitado como *nodriza*.

Pero más escandaloso aún es el caso del *Juan Sebastián Elcano*, buque escuela de la armada española, al ser éste considerado la “embajada flotante” de la armada de ese país pero utilizado como transportador de cocaína. En julio de 2014, durante un registro en el

arsenal La Carraca, en Cádiz, la guardia civil le halló 127 kilogramos de cocaína escondida en el pañol donde se guardan las velas. La droga la habrían embarcado los marinos en el puerto de Cartagena de Indias durante una escala del navío en su viaje del 85° crucero de instrucción, en el cual el barco surcó los océanos del mundo durante seis meses. Tres tripulantes del barco, todos militares (dos de ellos españoles y un ecuatoriano) habían comercializado ya por lo menos 20 kilogramos de cocaína durante la escala que —entre el 10 y 15 de mayo— hizo el buque en el puerto de Nueva York. El *Juan Sebastián Elcano* pasó por los puertos de Cagliari,

Mahón, Sète, Melilla, Cádiz, Santa Cruz de Tenerife, Praia, Cartagena, Santo Domingo, Nueva York, Dublín, Hamburgo y Oslo. La guardia civil tuvo indicios de que no era la primera vez que el navío se usó como *nodriza*; los marineros implicados en la red de tráfico cobraban 5 000 dólares por cada kilogramo de cocaína transportado.

Por otro lado, los pesqueros, como el *Río Manzanares*, son un as de todas las mafias, porque se echan a la mar hasta por 30 días, regresan a su puerto y ninguna autoridad les pregunta qué pescaron. A nadie le interesa. Los cárteles especializados en tráfico náutico de droga los poseen hasta por

flotillas y operan incluso con licencias oficiales, es decir, expedidas por los gobiernos de sus países.

DE LA *NAO DE CHINA*  
A LOS CARGUEROS DE COCA

Durante dos siglos y medio las naves españolas conocidas como *galeón de Manila* o *nao de China* hendieron el Pacífico entre Manila, Filipinas y los puertos de Nueva España, principalmente Acapulco, en la ruta comercial más larga e importante del antiguo mundo marítimo (el último barco de esta legendaria ruta zarpó de aquel puerto en 1815). Una parte de las

mercancías que trasladaba la *nao de China* se desembarcaba en Acapulco y se llevaba por tierra a Veracruz. En el lado contrario del territorio, en la segunda ruta comercial de importancia, la flota de Indias surcaba el Atlántico entre Veracruz, Cartagena, Portobelo, La Habana y Sevilla o Cádiz.

Desde aquellos años los expedicionarios hablaban de la hoja de coca que los indios de América masticaban y de su uso medicinal entre los pueblos del Caribe: los marinos fueron los primeros en darlo a conocer. En las relatorías de sus expediciones al Nuevo Mundo, el navegante florentino Américo Vesputio habló de ellas: en la

*Historia de la psicofarmacología*<sup>4</sup> se asienta que en 1507 hizo referencia a las “hojas con polvo de cal” que los indígenas masticaban para “fortalecerse”. Francisco López-Muñoz y Cecilio Álamo González documentan que

tras la derrota de los incas frente a Francisco Pizarro, en 1553, y muerto Atahualpa, el Imperio inca se deshizo y la utilización de la hoja de coca se difundió. En principio, el gobierno colonial español prohibió su uso, pero después evaluó la rentabilidad económica, de forma que ya en 1569 había dos millares de españoles interesados en el negocio de la venta de hojas de coca para un mercado potencial de más de 300 000 indígenas.

Aunque el comercio de esas hojas era local, a diferencia del tabaco, que los españoles no tardaron en cargar en sus navíos, algunas las contrabandeaban marineros deseosos de experimentar esa “costumbre indígena”. En los siguientes decenios, la inquietante hoja de coca comenzó a abastecer los laboratorios europeos que experimentaban con el alcaloide, hasta que en el siglo XIX la aplicaron a la producción de fármacos. Entonces se les ofertaba abiertamente, como las píldoras de cocaína para el dolor de muelas de los niños, producidas por la Lloyd Manufacturing Co., o las “verdaderas pastillas de cocaína” que las droguerías ofrecían en



Barcelona para combatir la laringitis y los dolores de garganta. La base de la bebida de cola más popular en el mundo era la cocaína —en 1903 se sustituiría por cafeína—, que en los años noventa del siglo XIX se lanzó como remedio para el dolor de cabeza y como estimulante.

En tiempos “modernos”, los mismos corsos y piratas que durante la *prohibición* se dedicaban a traficar licor, tabaco y café, comenzaron a surtir el mercado negro de cocaína. Tenían las estructuras, y afianzaron sus redes para transportar cargamentos entre continentes.

La cocaína se cotiza hoy como los

tulipanes que se traficaban desde Ámsterdam en el siglo XVII, cuando un solo bulbo podía intercambiarse por una mansión; como el té chino, que en aquel mismo siglo llegaba sólo para los abultados bolsillos de ciertos británicos; como la sal, que en tiempos del Imperio romano se traficaba en pequeñas barcazas y se usaba como moneda de cambio lo mismo para adquirir bienes que esclavos; como el delicado azafrán que los aristócratas griegos y romanos de la Antigüedad usaban para aromatizar sus casas, o como en tiempos de corsarios el tabaco, el opio y el ron.

Hoy se trafican armas, seres humanos, oro, diamantes, medicamentos,

pero la joya del contrabando del siglo XXI es la cocaína, la más reutilizable de las mercancías, que no conoce de recesiones, de desplomes en la bolsa ni de economías tambaleantes; tiene un mercado en expansión permanente y clientes dispuestos a pagar fortunas por una *línea*, la dosis que los eleva al paraíso, efímero, sí, pero paraíso al fin.

La coca y la cocaína base que se venden en todo el mundo se producen en América, en los países andinos, concentradamente en tres: Colombia, Perú y Bolivia, aunque también en Ecuador, Venezuela y Brasil se cultiva arbusto de coca en espaciosa extensiones. La cocaína<sup>5</sup>, por su parte,

puede refinarse fuera de las fronteras de los productores andinos de coca.

En Colombia, los pequeños agricultores producen la mayor parte de las hojas de coca, la pasta de coca y la cocaína base. Asimismo, en Perú y Bolivia, desde el Putumayo hasta las cuencas del Amazonas y el Orinoco. Se refina en toda Sudamérica, pero también en países de toda la región, naturalmente México incluido, cuyos cárteles pasaron de ser sólo eslabones del transporte de droga a procesadores y distribuidores con influencia y contactos en todo el planeta. Asociados con otras mafias poderosas, la controlan, o tienen ahora una influencia preponderante en su

tráfico, aun en los países productores de coca, como se aprecia en puertos de Ecuador, Colombia y otros puntos de Sudamérica.

Las mafias tienen bases de operación en puertos y ciudades portuarias, así como en islas. Despachan lo mismo de Maracaibo que de Surinam, Belice, Australia o Cabo Verde. La droga, que se ha adueñado de muchas embarcaciones, navega por el Pacífico y por el golfo de Guinea, sigue hasta mares gallegos o se traslada a México para, desde ahí, poner proa a la ruta Asia-Pacífico, la misma por la que bogó la legendaria *nao de China*.

De acuerdo con cifras de la DEA y de

la Organización Policiaca de la Unión Europea (Europol), por un lado, casi toda la cocaína que se vende en Estados Unidos la proveen los cárteles mexicanos; por el otro, del mercado mundial, el estadounidense representa 47%, y el europeo, 39%, en tanto que el porcentaje restante se distribuye en todo el mundo. Se trata de un comercio muy atractivo en términos económicos porque el precio de la droga alcanza niveles altísimos en regiones remotas, como Australia y Oceanía, donde el valor de un gramo es de 785 dólares, mientras que en Estados Unidos cuesta 39 dólares.

La cocaína que los cárteles

mexicanos remiten a Estados Unidos y a Canadá llega directamente vía marítima en embarcaciones provenientes de Sudamérica y Centroamérica, aunque en ocasiones primero arriba a puertos mexicanos para luego ser distribuida por tierra. También se utilizan semisumergibles que cruzan las aguas azul profundo del Caribe. La cocaína que llega a Europa hace casi tres cuartas partes de su recorrido por vía marítima en buques trasatlánticos o en *nodrizas* que en costas de África occidental se transborda a embarcaciones de menor calado para de allí llevarla a puertos europeos.

# *LOS ZETAS* Y EL CÁRTEL DE SINALOA, CAPITANES DE MAR Y TIERRA

A partir de que se erigieron como cártel de droga, en sólo unos años los poderosos *Zetas*, la organización criminal surgida a finales de los años noventa desde las filas del Ejército mexicano, originalmente reclutados como brazo armado del cártel del Golfo, no sólo tendieron sus tentáculos en Centro y Sudamérica, donde controlan amplios territorios que utilizan como bodegas de droga y proveeduría de armamento, sino también aprendieron a surcar los mares, avistado el transporte marítimo como la vía más rentable para



el tráfico de droga. A través de la asociación con mafias locales, operan en puertos de Italia, Gran Bretaña, España y muchos otros países europeos, como también en Asia y en una amplia región de África.

A semejanza del cártel de Sinaloa, *los Zetas*, estructurados como grandes corporativos, rápidamente infiltraron puertos tanto mexicanos como destino, incluidos los europeos, para despachar y recibir droga.

A los mares de América llegan mafias gallegas, rusas, serbias, italianas y muchas más para cargar cocaína, además de heroína, marihuana y otras drogas sintéticas de manufactura

americana que se procesará o comerciará en otro lado del mundo (valga decir que además en 2014 la ONUDD identificó a México como el megalaboratorio de las drogas sintéticas que consume el mundo). Sus miembros no viajan empistolados o en comando, como por tierra se hace en México, sino, como he descrito, bajo muy distintos carices, todos, en apariencia, formales.

Las mafias trabajan en asociación con grupos de lo más variopinto, pero la Europol reporta que los cárteles mexicanos se han entronado como los “coordinadores” en el tráfico global de cocaína. También controlan la producción de éxtasis y drogas

sintéticas, cuyo consumo en Europa va ganando terreno. Han conquistado, asimismo, casi como monopolio en el abastecimiento de droga, al mercado norteamericano, mares y puertos africanos, asiáticos y aun de Oceanía para extender sus satélites y ganar esos mercados, como el europeo, antes atendidos por los capos colombianos con sus asociados italianos y españoles.

Desde La Haya, en distintos informes, la Europol ha alertado sobre el riesgo que implica la expansión de los cárteles mexicanos en la eurozona, siempre acompañada de la violencia que caracteriza a esas organizaciones criminales. Por su parte, la Comisión

Especial del Parlamento Europeo sobre Crimen Organizado, Corrupción y Lavado de Dinero, creada en 2012 para indagar la infiltración de la delincuencia organizada en el Viejo Continente, identifica entre los puertos que utilizan *los Zetas* para introducir la droga que distribuyen en el mercado británico y en otras regiones de Europa, el de Liverpool, aunque también Palermo, Gioia Tauro y Nápoles, en Italia, cuyas operaciones han sido favorecidas por las alianzas de aquéllos con las poderosas mafias italianas.

A pesar de la distancia, el mercado europeo resulta más rentable para el crimen organizado mexicano, pues la

cocaína alcanza precios muy altos y el consumo de esa droga va al alza: el mismo kilogramo de esta droga que en Estados Unidos se vende en 30 000 dólares, en Europa se cotiza en más del doble. Llega de América lo mismo a los puertos de Amberes, a los cargueros de Hamburgo y Bremen, que a las costas de Galicia y a los cargueros y los barcos turísticos del Reino Unido.

Los puertos y las costas de la Península Ibérica, el norte europeo (Países Bajos, Bélgica y Reino Unido) y el mar Negro son algunos de los principales puntos de entrada y distribución de la cocaína que llega a Europa, aunque las rutas náuticas se

modifican según las condiciones de los mares y, principalmente, de acuerdo con el reforzamiento de la vigilancia en algunas zonas.

La corrupción y la complicidad de capitanes, marinos y tripulantes se extienden como un gas tóxico hasta los últimos rincones de la vida náutica.

Como se ha visto a lo largo de este capítulo, tanto las mafias preponderantes como las asociadas utilizan para ocultar o camuflar la droga variados sistemas de comunicación, equipo, armamento y técnicas de enorme sofisticación. Adicionalmente, tienen en sus nóminas a agencias navieras y aduaneras formalmente autorizadas por los

gobiernos, las cuales los ayudan a encubrir el registro de los cargamentos, que viajan como carga legal en contenedores, y a distraer su ubicación mediante la alteración de datos y numeraciones que cada uno recibe al momento de que se confina en el puerto, previo a su embarque, en la llamada *consolidación de carga*, de la que el agente naviero es responsable. Explicado de manera simple, es como si se alteraran las placas de un automóvil o camión de carga para cometer ilícitos. De este modo, al contenedor de cocaína cuyo punto de salida es Sudamérica y pasa por algún puerto mexicano antes de llegar a Estados Unidos, o al que se

envía a España y primero toca Argentina, se le cambia el número inicial asignado para que se pierdan las pistas de su origen. Los agentes navieros, primer filtro para evitar que una carga ilícita se embarque, son, entonces, parte de los eslabones de las mafias en el mundo náutico.

Lo que sucede en los depauperados pueblos de México, donde los cárteles encuentran hombres, mujeres y niños dispuestos a reclutarse ante la falta de oportunidades de vida, ocurre también en el sector marítimo. Los marinos y los pescadores aseguran que la necesidad los impulsa a enrolarse en el tráfico de narcóticos, pues por un viaje, si sale



bien, pueden ganar el mismo salario que recibirían en seis meses o en un año de trabajo legal. A esto los colombianos le llaman *coronar un viaje* —“Si sale la oportunidad, hay que fajarse y aprovecharla”, dice Javier Sánchez, un marino del puerto de Manzanillo, en el Pacífico mexicano—. Para las organizaciones criminales resultan buenos elementos, pues son hombres que no temen perder la vida en la defensa de sus rutas y cargas, y por ello, conscientes de que están necesitados y son capaces de surcar mares adversos, los buscan afanosamente.

Esos reclutas errantes a quienes les es más familiar la vida marítima que la

tierra firme, con las aguzadas habilidades para sortear los caprichos de las aguas, las estocadas entre el mar y el navío a sotavento o barlovento, que saben identificar entre los vientos el levante (viento del este), el etesio (que sopla cuando cambian las temporadas), o el maestral (sólo en el Mediterráneo: es el que se llama *sudoeste* en el océano), esa gente de mar, digo, es hacedora de las más insospechadas rutas y se las arregla para sobrevivir lo mismo en las modernas naves que en las más maltrechas y gastadas embarcaciones.

No obstante los infortunios que deben afrontar, hoy muchos hombres de

mar sueñan con incorporarse a las organizaciones de tráfico de drogas y obtener beneficios rápidamente. Por supuesto, los magnates que mueven los hilos del tráfico náutico de drogas jamás viajan en los barcos con sus cargamentos, si bien en ciertos casos, como ya se dijo, son obligados a permanecer como rehenes en algún puerto. No se ven obligados a evadir las guardias costeras ni se echan al mar para evitar que los atrapen. Los peces gordos suelen nadar en aguas seguras, al amparo de la impunidad que les brindan sus fortunas.

Incluso en los países donde la policía no alcanza grados de corrupción

tan altos, como sí ocurre en México y en otros países de América, el trabajo que se realiza para atajar el camino a los traficantes de drogas vía marítima es limitado y, las más de las veces, va muchas millas náuticas atrás de los traficantes. Un día lluvioso de abril, en Hamburgo, el alemán Dietmar Schulze, vocero de la policía aduanera que cuenta con un grupo de élite especial para detectar drogas en embarcaciones, resumió así su labor: “Siempre que atrapamos un pez de la mafia sabemos que estamos trabajando, pero no somos ingenuos, también sabemos que encima siempre hay otro pez más gordo”.

## 2

# Los amos del Pacífico

El océano Pacífico ocupa la tercera parte de la superficie del planeta y baña los litorales de tres continentes: Asia,

Oceanía y América. De norte a sur, abarca desde el gélido mar de Bering, en el Ártico, hasta, en la Antártida, los márgenes congelados del mar de Ross, donde en la isla del mismo nombre se levantan los montes gemelos Terror y Erebus, que forman parte del Anillo de Fuego; de oeste a este, cubre de las costas de Indonesia hasta las tibias aguas de Colombia.

Debido, pues, a su ubicación y a su extensión, por este océano se trafica la mayor parte de la cocaína del mundo, pues la producción de esta droga y de la planta de la que se obtiene se concentra en Colombia, Perú, Bolivia, Ecuador, Brasil y Venezuela, en un comercio atroz

favorecido por la escasa vigilancia en las más de 10 000 islas y los miles de kilómetros de costas que lo tocan.

Las aguas del Pacífico mojan toda la ribera oeste del continente americano, desde los Andes, en América del Sur, hasta Alaska. A través de ellas se lleva una buena parte del tonelaje de cocaína que se consume en todo el planeta; otra parte se saca en la ruta inversa, con dirección a Sudamérica, para trasladarse a Europa y a Asia por el océano Atlántico.

El Pacífico se comunica con el Atlántico en tres puntos: el canal de Panamá, el estrecho de Magallanes y el pasaje de Drake, o mar de Hoces, tramo

que separa Sudamérica de la Antártida, entre el cabo de Hornos (en Tierra del Fuego, Chile), algún tiempo considerado uno de los mares de mayor peligro por sus vientos de más de 100 kilómetros por hora, y las islas Shetland del Sur (en la Antártida), puntos de conexión por los que pasan a diario navíos cargados lo mismo de cocaína refinada, con destino a Europa, África y Asia, que cocaína base que, en algunos lugares de Europa y África occidental, ahora se procesa para transformarla en clorhidrato de cocaína.

Desde los años setenta, los narcotraficantes colombianos tuvieron el control de buena parte de estas aguas,



las mismas que hace cinco siglos “descubrió” el español Vasco Núñez de Balboa y que el explorador portugués Fernando de Magallanes bautizara, por sus vientos alisos, como *océano Pacífico*: durante más de tres décadas dominaron los 1 300 kilómetros del litoral de su país, así como parte de las operaciones en puertos tanto del resto de naciones productoras de coca —Perú, Bolivia, Ecuador, Brasil y Venezuela— como del continente, por igual en Argentina y Chile que en Estados Unidos y Canadá.

A finales de los años noventa y durante la primera década del nuevo siglo, aun con la detención y la

extradición a Estados Unidos de poderosos capos —con programas gubernamentales como el Plan Colombia—, los colombianos mantuvieron su producción y sus sistemas de distribución de droga. Sin embargo, con el tiempo tuvieron que ceder parte de sus operaciones y aliarse y negociar con organizaciones criminales de otros países. Desde comienzos del siglo, los cárteles mexicanos gradualmente se hicieron de la dirección en el tráfico de la coca producida en el sur del continente, y si bien continúan funcionando las estructuras operativas de aquéllos, son éstos los que ahora cobran la mayor factura.

## LOS PRIMEROS CARGAMENTOS

Los narcotraficantes Pablo Escobar Gaviria, *el Patrón*, muerto en 1993; Carlos Enrique Lehder Rivas, colombiano de nacionalidad alemana; Gonzalo Rodríguez Gacha, *el Mexicano*, muerto en 1989, así como los hermanos Jorge Luis, Fabio y Juan David Ochoa Vásquez, alias *los Ochoa*, del cártel de Medellín, vieron una oportunidad de rutas de envío de cocaína en los navíos que zarpaban de los principales puertos de Colombia con exportaciones agrícolas. En los años ochenta, según la DEA, el cártel encabezado por Pablo

Escobar manejaba por lo menos 80% del comercio de la coca producida en Colombia, Perú y Bolivia.

Junto con Rodríguez Gacha, Carlos Lehder era el estratega de esos envíos náuticos. Visionario, aprovechó el generoso marco legal de muchas islas para convertir zonas como las Bahamas en puente de embarques y desembarques de cocaína por mar y por aire. Enamorado del mar, con nostalgia de gaviero, hizo de Cayo Norman —que tiene la fama de haber inspirado *La isla del tesoro* de Stevenson—, ubicado a 180 kilómetros de Miami, su base de almacenamiento y transbordo de la droga que mandaba ya a sus socios

mexicanos, ya a Estados Unidos.

Entre los años setenta y ochenta, Lehder se sintió la encarnación misma del mítico Norman, pirata y contrabandista a cuyas botas —en el siglo XVI— se les atribuye haber hollado por vez primera las finas arenas de esta isla bahameña de apenas unos cientos de acres y belleza abrumadora, bañada por las aguas azul tenue que se forman cuando las de color turquesa del Caribe se funden con las blanquecinas del Atlántico.

Desde que Lehder pisó Cayo Norman, en 1978, comenzó a comprar propiedades. Se mandó construir una mansión, levantó un hotel y una pista de

aterrizaje. El antiguo ladrón de autos y *hippie* peculiar había llegado alto: era un *self-made man*, hábil para los negocios del narcotráfico; tenía la ventaja de hablar inglés y alemán, pues su padre era germano: el ingeniero Josef Wilhelm Lehder, nativo de Fráncfort, que en Colombia construyó la Pensión Alemana, “un centro neurálgico del sistema de inteligencia nazi”, la cual fue cerrada durante la Segunda Guerra Mundial. A Carlos le interesaba la cultura alemana, era lector de Mario Puzo y admirador de personajes tan disímbolos como Hitler y John Lennon. Su interés en el primero era herencia paterna: los servicios de inteligencia de

Estados Unidos identificaron a Wilhelm, o Guillermo, Lehder como un agente nazi: “Tengo el honor de informarle que Guillermo Lehder, un residente alemán de Armenia, Colombia, es considerado como un peligroso nazi por la policía colombiana”, informó un cable fechado en 1943 por el grupo de inteligencia de Estados Unidos, reproducido en 1989 por el periódico colombiano *El Tiempo*.

Pero el hijo de quien, se dice, no quiso librar la cacería contra los nazis en la posguerra, y de Rosa Elena Rivas, hija de joyeros, fue amo y señor de los mares del continente. En aguas y tierra mexicanos sus contactos eran el sinaloense Miguel Ángel Félix Gallardo,

fundador del cártel de Guadalajara; los asociados de éste, Ernesto Fonseca, *Don Neto*, y Rafael Caro Quintero, además de Pablo Acosta Villarreal (muerto en 1987), quien estableció un centro de embarque de cocaína al mayoreo en el polvoriento pueblo de Ojinaga, Chihuahua. Desde esa región fronteriza con Texas, a orillas del río Bravo, contrabandeaba las 60 toneladas de coca por año que los colombianos le enviaban, además de la marihuana y la heroína que se producía en México. Luego, durante breve tiempo, Rafael Aguilar Guajardo se hizo cargo de esas operaciones, pero como en abril de 1993 fue asesinado, tomó su lugar



Amado Carrillo Fuentes, también sinaloense (de Guamúchil), el poderoso *Señor de los Cielos*, apadrinado por su tío *Don Neto*. Al hacerse del frente del cártel de Juárez, Carrillo abrió sus rutas aéreas y marítimas de contrabando.

Lehder, *el virrey de las Bahamas*, no era ningún improvisado, los años en el negocio de la droga le permitieron perfeccionar su mecánica de operación, tanto náutica como aérea, esta última, puntualmente descrita en *Blow*, película en la que su socio estadounidense George Jung cobra vida en el cuerpo de Johnny Depp.

DEL CÁRTEL DE CALI A LOS MONTOYA

Aunque los colombianos del cártel de Medellín se reputan como los pioneros en el transporte de cocaína por el Pacífico, fueron los hermanos Gilberto y Miguel Ángel Rodríguez Orejuela, del cártel de Cali, los primeros señores de este océano.

Gilberto Rodríguez Orejuela nació el 30 de enero de 1939 en San Sebastián de Mariquita, municipio del departamento de Tolima, un pueblo antaño minero, región aguacatera y de cañaverales donde se cultiva el langostino, fruta que, dicen, es “manjar de dioses”. A Gilberto lo llamaban *el Ajedrecista* por sus dotes de estrategia y su astucia en el mundo del narcotráfico.

Su hermano Miguel, *el Señor*, nació cuatro años después, el 15 de agosto de 1943, en la misma ciudad, a 376 kilómetros de Cali, donde ambos hermanos establecerían su emporio.

Durante las décadas de 1980 y 1990 los Rodríguez Orejuela encabezaron el cártel de Cali —llamado así porque esta ciudad, ubicada en el Valle del Cauca, rumbo al Pacífico, era su centro de operaciones—. Junto con ellos, como parte de su cúpula, operaban Omar Londoño, *el Viejo*; José Santacruz Londoño, *el Estudiante*; Víctor Patiño Fómeque, *el Químico* o *la Fiera*; Henry Loaiza Ceballos, *el Alacrán*; Phanor Arizabaleta Arzayus, Iván Urdinola

Grajales, y Helmer Herrera Buitrago, *Pacho* Herrera, un ex socio de Escobar, su lavador de dinero en Estados Unidos.

En este país tenían como embajador a Harold Ackerman, un empresario dueño de la importadora de vegetales Southeast Agrotrade, quien controlaba los embarques en puertos tan importantes como Miami, “la puerta de entrada a las Américas”. Un botón de muestra: sólo entre 1991 y 1992 introdujo por este puerto 22 toneladas de cocaína en brócoli congelado y en sacos de cemento.

Tras la muerte de Pablo Escobar, en diciembre de 1993, sus competidores y enemigos, los hermanos Gilberto, como

jefe máximo del cártel de Cali, y Miguel Rodríguez Orejuela, se entronizaron como los principales proveedores internacionales de cocaína: las autoridades estadounidenses calculan que comercializaban 80% de la que se consumía globalmente.

Para lograr tal monopolio, se asociaron estratégicamente con hombres como *el Señor de los Cielos* y los hermanos Arellano Félix para el transporte marítimo de droga —la mayor parte la sacaban de Colombia por el Pacífico— hacia Estados Unidos, vía el Caribe y el Golfo de México, pero se toparon con las presiones políticas que obligaron al presidente de Colombia,

Ernesto Samper, a perseguir al cártel de Cali, tras las acusaciones de que los hermanos Rodríguez Orejuela habían financiado con 6 millones de dólares su campaña presidencial. Primero fue detenido Gilberto, en junio de 1995; un mes después, José Santacruz Londoño; luego, en agosto del mismo año, Miguel Rodríguez Orejuela; en 1996, Helmer Herrera se entregó a las autoridades y fue recluido en una cárcel de Valle del Cauca.

En la disputa por el control de la organización, José Santacruz, que se fugó de la prisión, fue asesinado dos meses después, en marzo de 1996; en noviembre de 1998 mataron a Helmer

por orden de Wílber Alirio Varela, *Jabón*, ex sicario del cártel convertido en *boss*, cuando purgaba sentencia. De esas mismas filas surgió un nuevo grupo que, con el nombre de cártel del Norte del Valle, afianzó el control de los puertos colombianos del Pacífico para el tráfico de coca procesada en todo el Valle del Cauca. Su cara visible era José Orlando Henao Montoya, *el Hombre del Overol*, y los principales operadores, sus hermanos Fernando, Arcángel y Lorena; junto con ellos, su cuñado Iván Urdinola (casado con Lorena); *el Químico*; Juan Carlos Ramírez Abadía, *Chupeta*; Juan Carlos Ortiz Escobar, *Cuchilla*; Diego Montoya

Sánchez, *Don Diego*, y *Jabón*. En el transcurso de la década de 1990 se establecieron como sus hombres más poderosos Henao Montoya, Diego Montoya y Urdinola, este último, hombre bajo y robusto, amante del buen vestir, las joyas y los relojes finos.

A la muerte de éste en la prisión colombiana de Palmira, en 2002, que con su gente se encargaba de la producción de cocaína que aquéllos distribuían, Diego no sólo asumió sus funciones y quedó a cargo de su grupo de traficantes sino también consolidó el propio poderío. Dos de los Henao, por su parte, ya le habían abierto el camino: Orlando fue asesinado en 1998 y en



diciembre de 2001 Fernando fue arrestado en Miami, por lo que Arcángel, que sería detenido en Panamá y extraditado a Estados Unidos en 2004, había perdido fuerza (Lorena Henao, *la Viuda de la Mafia*, también llamada *la Reina del Cártel del Norte del Valle*, sería ejecutada en diciembre de 2012). Pero Montoya Sánchez todavía tendría que rivalizar por el poder con *Jabón*, en medio de crecientes tensiones que derivaron en una sangrienta guerra de dos años —del otoño de 2003 al de 2005— que dejó centenares de muertes; muchas de ellas, de civiles inocentes.

EL CÁRTEL DEL NORTE DEL VALLE

Tras su caída el cártel de Cali fue reemplazado por la organización de narcotraficantes con sede en el Norte del Valle. Favorecida por el control de los puertos del Pacífico y coordinada a la perfección —el cártel “más eficiente”, según calificación del gobierno de Estados Unidos—, su operación se extendió a otros departamentos de Colombia, y la organización se encumbró como la de mayor importancia en el tráfico de cocaína. Era el principal proveedor de esta droga en el mundo.

Por muchos años, el cártel del Norte del Valle controló buena parte del tráfico marítimo de cocaína. La DEA calcula que sus embarques surtieron al

mundo de 60% de la consumida en el planeta entre la década de 1990 y 2007. Entre sus clientes principales se contaban los más fieros cárteles mexicanos —en la actualidad, los más fuertes del mundo—. A diferencia de otros traficantes de Colombia, los del Valle del Cauca tuvieron una ventaja geográfica: se situaban entre las regiones andina y del Pacífico —entre la llanura selvática y el litoral oceánico, entre Santiago de Cali y el abrigado recodo de Buenaventura—; la primera, la zona de cultivo, producción y procesamiento de coca; la segunda, la vía más importante para su transporte.

La historia de cómo los Montoya, el

ala más fuerte del cártel, operaban el tráfico de droga por el océano Pacífico no carece de interés. Como he dicho, Diego Montoya Sánchez traficó cocaína desde la década de 1990 hasta 2007, años durante los cuales erigió su emporio. Fue uno de los hombres más poderosos del cártel del Norte del Valle, junto con otros miembros de su familia, como sus hermanos Juan Carlos y Eugenio, y su primo Carlos Felipe Toro Sánchez.

Eugenio, alias *Héctor Fabio Carvajal*, tuvo a su cargo desde 1992 hasta que fue detenido, en enero de 2007, las finanzas de la organización, lo que incluía invertir las ganancias en

bienes raíces y empresas externas y lavar el dinero, además de la supervisión de los escondites para el dinero de la venta de drogas, que les llegaba a carretadas: en uno solo de éstos siempre había entre 18 y 20 millones de dólares en efectivo. Con esos fondos pagaba, de acuerdo con las instrucciones de Diego, tanto laboratorios de cocaína como el salario y las comisiones de trabajadores, *cocineros*, transportistas y personal, al que proporcionaba seguridad y al que cobraba las deudas. A partir de 2003 también tuvo entre sus funciones la coordinación del envío de varias cargas de cocaína.

Diego, cuya familia tenía prósperos negocios de café y ganadería, y era propietaria de una línea regional de autobuses, nació el 11 de enero de 1961 en Trujillo, pequeño municipio cafetalero de la zona central del Valle del Cauca. Estudió en un colegio para varones y su idea era ingresar en el seminario, frustrada en 1975 por la muerte de su padre: junto con su madre, tuvo que hacerse cargo de los negocios familiares. A los 20 años de edad, no obstante, arribó al mundo del tráfico de cocaína, negocio que, según estimaciones de la DEA, le dejaría ganancias de más de mil millones de dólares en el periodo citado.

El escenario de la región donde los Montoya vivían estuvo marcado durante los años ochenta, por un lado, por la creciente actividad de la guerrilla; la familia, como la mayoría de los empresarios y los ganaderos de la zona, era objeto de extorsiones, y sus tierras, ocupadas por la guerrilla; por el otro, por el negocio de la cocaína, que ofrecía ganancias que nunca se obtendrían de actividades legales, por lo que muchos terratenientes se enrolaron en él y, ya fondeados, invirtieron en armar grupos paramilitares que defendieran sus predios y sus cultivos.

En 1984, Diego Montoya e Iván Urdinola Grajales, conocido traficante

de cocaína que se casaría con una hermana de los Henao Montoya, Lorena, se asociaron para instalar, en sus terrenos de Andinópolis, en Trujillo, un pequeño laboratorio para procesar cocaína base que luego Iván enviaba a México y a Estados Unidos. Como buen hombre de negocios, Diego, junto con su hermano Juan Carlos, lo hizo crecer hasta convertirlo en uno de los más productivos: si inició con 50 kilogramos, pocos meses después ya procesaba para Urdinola una tonelada. La coca, o base de coca, les llegaba de Putumayo.

Al de Andinópolis le siguieron muchos otros laboratorios, todos



supervisados por los dos Montoya, que en el cañón de Garrapatas levantaron un imperio capaz de abastecer no sólo a Urdinola sino también los pedidos de otros grandes traficantes del Valle del Cauca, como José Orlando Henao Montoya, Juan Carlos Ramírez Abadía, Sélimo Andrade, Efraín Hernández, Nelson Urrego y Óscar Uribe, y proveer de droga a sus socios y sus clientes mexicanos —entre sus grandes compradores estaba el cártel de Tijuana — o, directamente, a Estados Unidos, así como a compradores en Europa.

Los Montoya procesaban base de coca en cantidades cada vez más ingentes. La droga: cargamentos de entre

500 y 1 500 kilogramos de pasta base de cocaína, o cocaína ya procesada, se transportaba en lanchas por el río San Juan hasta los litorales de Buenaventura y Chocó, y desde allí era despachada por avión —al principio— o por barco —ya en 1990— hacia México y Estados Unidos.

En Valle del Cauca los Montoya tenían la infraestructura óptima para desarrollar ampliamente el negocio: un aeropuerto a disposición de su grupo y de otros traficantes, a quienes arrendaban aviones que también pagaban por el uso de sus pistas y, posteriormente, sus buques o cualquier transporte controlado por el clan.

Por su experiencia en el transporte, el grupo Montoya participaba, asimismo, en el traslado por aire de cocaína a México con otros importantes traficantes del Norte del Valle, como Eduardo Restrepo Victoria, *el Socio*, y Luis Hernando Gómez Bustamante, *Rasguño*, de quienes recibía un pago en efectivo o en especie, es decir, una parte de la droga que se transportaba desde sus pistas.

Cuando Diego Montoya suspendió sus rutas aéreas y decidió cambiar al tráfico marítimo, se hizo de su propia flota, que emplearía por lo menos durante 15 años para enviar de manera habitual cargamentos de cocaína de

entre 1 000 y 6 000 kilogramos. Para armar la infraestructura náutica que necesitaba, sus operadores visitaron navieras, armadores y puertos reclutando elementos para la organización. No obstante que tenía sus propios barcos, botes y lanchas, en ocasiones a Diego no le eran suficientes para atender todos sus pedidos, por lo que subcontractaba los servicios de transportación de Víctor Patiño Fόμεque y de su medio hermano Luis Alfonso Ocampo Fόμεque, alias *Tocayo Patiño*, dueños de una flota en toda forma mediante la cual operaron, durante toda la década de 1990, el tráfico marítimo de cocaína de la costa

del Pacífico colombiano, por el puerto de Buenaventura, a México.

Asociado con mexicanos, el cártel del Norte del Valle controló largas rutas marítimas —a esto debería su éxito desde la época de los Montoya, que hicieron de ese esquema el modelo más eficiente y operativo— tanto por todo el Pacífico colombiano, para el transporte de cocaína hacia México y Centroamérica, como en el Caribe, para introducirla a México por Cancún y enviarla a las Bahamas. Muchos de los embarques de la organización se planeaban con Restrepo Victoria y Gómez Bustamante.

Entre las tripulaciones estaban los

hermanos Miguel Ángel y Víctor Manuel Mejía Múnera, *los Mellizos*, quienes trabajaban en barcos mercantes con rutas hacia Estados Unidos y Europa — la carnada era apetitosa: mínimo tres o cuatro veces el salario legal—; pronto ganarían experiencia y empezarían a hacer vueltas por su cuenta, en una red fortalecida cuando se hicieron de su grupo: Autodefensas Unidas de Colombia (AUC).

Diego era el responsable de suministrar personalmente la cocaína a los transportistas que la desplazarían a los puertos de Colombia, en cuya costa norte, así como en la del Pacífico, la organización abrió rutas marítimas

diferentes de las originales, que iban por el Caribe, pues el destino de los embarques eran los puertos mexicanos de ese mar, como Cancún. Los cargamentos, de entre 1 000 y 1 100 kilogramos se transbordaban a barcos *gofast*, o a botes *Speedy*.

Por su parte, en las rutas del Pacífico —generalmente más largas que las de la costa norte—, que tenían como destino el litoral oeste de México, participaban Víctor Patiño Fómeque y Luis Alfonso Ocampo Fómeque, *Tocayo Patiño*, pero, fundamentalmente, Montoya, que ahí concentró su contrabando: innovó en el uso de grandes buques para transportar entre 4

000 y 6 000 kilogramos de cocaína por envío, que primero se movía por medio de los *gofast* —a veces llegaban a recorrer todo el camino— hasta que éstos se encontraban con buques de reabastecimiento en coordenadas preestablecidas y, finalmente, antes de llegar a la costa o a aguas mexicanas, se transfería a barcos pesqueros locales. Cuando un *gofast* hacía el trayecto completo, su tripulación, si tenía conocimiento de que había sido fichado o identificado por alguna autoridad, lo hundía.

Debido a la fuerza y la calidad de sus conexiones con traficantes mexicanos y su extensa red de



distribución en Estados Unidos, desde 1996 Juan Carlos Ramírez Abadía, *Chupeta*, fue un socio de Montoya en el contrabando marítimo a México. Su colaboración fue de gran relevancia, ya que tenía una nutrida red de contactos: transportistas, navieros y consignatarios en Colombia, como organizaciones en México que colocaran la droga.

*Chupeta*, que también coordinaba los envíos a Texas y a Los Ángeles — tan sólo al cártel de Tijuana le envió, por lo menos, 23 embarques de cocaína pura—, era un verdadero cerebro financiero, organizado y preciso, con una obsesión por la administración que lo hizo pieza clave para el cártel. Como

el más estricto contable —de hecho, en prisión se graduó como contador—, registraba cada ingreso y cada egreso. Sabía de cada peso que se invertía por los químicos, por el pago a los *cocineros* y a las tripulaciones, por el costo de los fletes marítimos, por los sobornos a las autoridades marítimas, a marinos de la Armada, a militares y a políticos, por la nómina de sicarios... Incluso asentaba en sus libros el *muñeco* —víctima que debían asesinar— y lo que se desembolsaba por ese concepto.

A diferencia de otros narcotraficantes, no gustaba del derroche. Así, logró adquirir 864 bienes inmuebles, valuados en 4 500 millones

de dólares. Se rumoraba que era uno de los narcos más acaudalados del mundo. De hecho, en 1996 se entregó voluntariamente a las autoridades colombianas con el fin de negociar penas benévolas y, sobre todo, evitar la incautación de sus bienes.

*Chupeta*, nacido en febrero de 1963 en la calurosa ciudad de Palmira, hombre de mediana estatura y cabello marrón, era pieza clave para que los embarques del cártel del Norte del Valle llegaran a buen puerto. Tenía especial interés en el sector náutico; incluso cuando era un jovencito pasó dos años en la Armada, en la Escuela Naval de Cadetes Almirante Padilla. Pero a raíz

de su capitulación, temporalmente asumió en el mundo del narcotráfico un bajo perfil e interrumpió su colaboración con la organización de Diego Montoya. Dije temporalmente: menos de cuatro años después estaba excarcelado y, lejos de dejar el negocio, lo expandiría apenas unos años más tarde a gran parte del continente y a Europa. En 2005, Ramírez Abadía se instaló en Brasil con su familia en una fastuosa mansión a las afueras de São Paulo, para desde allí controlar el negocio. Desde los puertos brasileños despachaba cargamentos de cocaína a Estados Unidos, México y Europa, como también Uruguay, Argentina y España,

donde lavaba el dinero, asimismo, en negocios náuticos. Para evitar ser reconocido se sometió a cinco cirugías estéticas.

Mientras tanto, los Montoya, tras la supuesta rendición de Ramírez Abadía y durante sus años de reclusión, a través de las mismas redes de contactos náuticos que él les proveyó, reforzaron el tráfico marítimo en la costa del Pacífico por medio de los hermanos Fόμεque y de los transportistas afiliados a la organización liderada por Miguel Solano Durán. No obstante que éste fue asesinado en enero de 2003, sus principales colaboradores continuaron trabajando para los Montoya, cártel para

el que desde el año 2000 trabajaba también Pedro Pineda Camargo, *Pispi*, otro operador de las rutas de contrabando marítimo entre Colombia y Ecuador.

En Colombia privaba la violencia, y las muertes, los arrestos y las luchas internas entre los narcotraficantes del Valle obligaron a los Montoya a asociarse con diversos grupos de transportistas —como dije, sus propios barcos y equipo náutico eran insuficientes para desplazar tanta mercancía— y entonces dieron con los mexicanos, quienes movían la droga en el Pacífico ya en sus propios barcos, ya con sus propios transportistas, para

después enviarla a Estados Unidos.

Desde que Diego Montoya concibió la vía náutica como el esquema de narcotráfico más rentable y eficiente (tenía razón), envió al mundo cantidades industriales de coca. Sólo cuatro de sus cargamentos fueron incautados, tres en el año 2001, de 6 000, 12 000 y 9 300 kilogramos, respectivamente, y uno, de 2 200 kilogramos, en julio de 2004.

## LAVADO Y VIOLENCIA

Un aspecto importante para el cártel fue el lavado de dinero. Hasta 1992 Diego y Juan Carlos Montoya llevaban las

finanzas de toda la organización, pero como las ganancias que su propia célula obtenía por el tráfico de drogas superaban las de sus socios, Diego consideró necesario encargar a alguien que los relevara en aquellas tareas. En ese mismo año reclutó a su hermano Eugenio como administrador.

Éste, como tal, en ocasiones en lugar de utilizar efectivo o instrumentos financieros para pagar a otros narcotraficantes, lo hacía con propiedades o con vehículos, lo cual era una manera de lavar dinero —aunque la mayor parte de las ganancias las enviaba a bancos en las Islas Vírgenes Británicas, en Colombia y en Estados



Unidos—. Pero el mayor blanqueo de capitales que, desde luego, él supervisaba, lo hacía mediante bancos colombianos y a través de los intercambios de dinero para los gastos personales y los lujos de la familia Montoya, millones de dólares que Eugenio distribuía para mantener un estilo de vida: a finales de 1990, gracias a la riqueza creciente, algunos miembros del clan —la madre de Diego, su hermana, su ex esposa, sus dos hijos y sus sobrinos— se instalaron en exclusivas zonas residenciales de Florida, Estados Unidos; Diego, amante de los barcos y los yates de lujo, tenía, a nombre de Eugenio, uno en las costas de

Florida que estaba valuado en un millón de dólares y que usaba de recreo. Poseía también, en aquella soleada ciudad, dos lujosos condominios y varios vehículos de lujo; en Medellín y en Magdalena los Montoya eran dueños de estaciones de gasolina; en Cali, de empresas de aviación privada y de uno de los gimnasios más exclusivos de la ciudad; su señorío se extendía a Riofrío, Tuluá, Buga, Sevilla, Zarzal, Roldanillo, Yumbo, Calima, Palmira y Candelaria, donde poseían 127 inmuebles —entre fincas, haciendas, casas y discotecas, además de caballos—, valuados en 200 millones de dólares.

Por su parte, John Jairo García

Giraldo, alias *Dos Mil*, se encargaba de las comunicaciones y la tecnología de la organización. Obtenía y distribuía los teléfonos celulares y los equipos de comunicación, hasta que, a principios de agosto de 2003, fue asesinado por órdenes de Diego Montoya: el cártel lo acusó de ser informante, un *sapo*, del gobierno estadounidense. Dos meses atrás, en junio de 2003, García Giraldo había viajado desde Colombia hasta el sur de Florida. Diego supo que se había reunido con la DEA, por lo que instruyó a su hermano Eugenio para que se enterara, primero, de lo que éste le había contado a los estadounidenses y, después, lo matara. Eugenio coordinó la

emboscada.

Cuando García Giraldo volvió de Florida, se le citó para una reunión en una granja de Jamundí, a las afueras de Cali. El *Dos Mil* creía que se trataría el asunto de la compra de teléfonos para la organización.

Cuando llegó a la granja, le golpearon las espinillas y otras partes del cuerpo con bates de beisbol; luego le apretaron los huesos y la piel trozada, mientras lo obligaban a que se confesara informante de la DEA; lo llevaban al límite de la asfixia con la cabeza, envuelta en una bolsa de plástico, bajo el agua. Lo torturaron, finalmente, hasta la muerte, desmembraron su cuerpo y lo

arrojaron a un río. Diego deseaba tanto disuadir a otros miembros del cártel que pensarán traicionarlo como evitar que eventualmente testificaran contra los Montoya en cortes de Estados Unidos. Era implacable.

Otra de las lecciones de Diego fueron los asesinatos de los hermanos de Carlos José Robayo Escobar, *Guacamayo*, ocurridos en 2005. Robayo Escobar era un cobrador de deudas, hombre de confianza del cártel. En marzo de 2005 lo detuvieron las autoridades colombianas. Pocos meses después, mientras estaba bajo custodia en espera de que lo extraditaran a Estados Unidos, los Montoya

descubrieron que su hermano Nelson, *el Mamoncillo*, estaba cooperando con la DEA, de modo que en septiembre Óscar Varela García, alias *Capachivo*, y Giraldo Rodríguez Herrera, alias *Camisas*, asesinaron, por órdenes de Diego, no sólo a Nelson sino también a otros dos de sus hermanos: Diego, alias *Puma*, y Jaime Adrián, alias *Micoseco*.

## LA GUERRA ENTRE LOS MONTROYA Y *JABÓN*

Wílber Alirio Varela, alias *Jabón*, o *José García*, nació en 1957 en Roldanillo, en el Valle del Cauca. Fue

sargento de policía y los hermanos Rodríguez Orejuela lo reclutaron como cobrador de cuentas. Como la espuma, ascendió en la estructura del cártel. El narcotráfico lo convirtió en un hombre acaudalado: acumuló más de 1 200 propiedades y negocios en Colombia, Aruba, Costa Rica, Ecuador, Panamá, Perú, España, Venezuela, Bahamas, Islas Vírgenes Británicas e Islas Caimán.

En 2001 Diego Montoya y Wílber Varela eran los hombres más poderosos del cártel del Norte del Valle, pero como en ninguna hacienda hay lugar para dos amos, pronto iniciaron una guerra por el trono. En aquellas sangrientas disputas con su antiguo socio, Montoya

ordenó que lo llamaran *el Señor de la Guerra*. Se desplazó hacia el Magdalena Medio, donde estuvo a punto de que, como a su hermano Juan Carlos y a su primo Carlos Felipe, *Pipe*, lo detuvieran, por lo que regresó a refugiarse al norte del Valle, territorio bajo su dominio.

En mayo de 2004 la Oficina Federal de Investigaciones (FBI, por sus siglas en inglés) agregó a Diego Montoya a su lista de los 10 fugitivos más buscados. El 10 de septiembre de 2007, en un operativo realizado en un rancho a las afueras de Zarzal, Valle del Cauca, lo capturó y el 12 de diciembre de 2008 fue extraditado a Miami. En agosto del



año siguiente se declaró culpable de narcotráfico, por lo que, a escasas semanas, en octubre, fue sentenciado por la juez de distrito de Estados Unidos, Cecilia M. Altonaga, a una pena de 45 años de prisión.

Previamente, en junio de 2008, su hermano Eugenio había corrido la misma suerte que él: ser detenido y extraditado, y en noviembre de 2005 Juan Carlos y Carlos Felipe Toro Sánchez, presos en Florida luego de su extradición, se declararon culpables de conspirar para importar cocaína a Estados Unidos. Tres meses después, en febrero, fueron condenados a 21 y 19 años de prisión, respectivamente.

Óscar Varela García, *Capachivo*, era el líder del equipo de sicarios y ejecutores del cártel del Norte del Valle. A partir de la década de 1990 coordinó a un gran grupo de éstos para hacer cumplir la voluntad de la organización de los Montoya. Sus funciones eran supervisar el secuestro de los traficantes y de sus familiares para cobrar las deudas contraídas con la organización, asesinar a quienes, se sospechaba, le robaban cocaína (sobre todo embarques), torturar y dar muerte a informantes y testigos, y acabar con miembros del grupo de Wílber Varela en el curso de la guerra de dos años entre ambos grupos.

En julio de 2008 *Capachivo* fue capturado por las autoridades colombianas y, en marzo de 2010, extraditado a Estados Unidos por el asesinato de un informante del gobierno de ese país.

## LA MASACRE DE TRUJILLO

A comienzos de los años noventa, el Ejército de Liberación Nacional (ELN) le impuso a Montoya una cuota de 100 millones de pesos colombianos. Éste se negó a pagar, por lo que inició una guerra, en medio de la cual cometió la sostenida matanza de Trujillo: a partir

de marzo de 1990 fueron asesinadas 101 personas, entre ellas el padre Tiberio Mafla, cuyo cuerpo, como los de la mayoría, fue arrojado al río Cauca.

En la hacienda Las Violetas, propiedad de Diego Montoya, ubicada entre los corregimientos de Andinópolis y Salónica (municipios de Trujillo, Riofrío y Valle), 10 y cinco personas (cuando menos), entre la noche del 31 de marzo y la madrugada del 1º de abril, y el día 2, respectivamente, fueron descuartizadas con motosierra.

En el transcurso de algunos años, varios centenares de pobladores de Trujillo, Riofrío y Bolívar también perdieron la vida, éstos a manos de

militares, policías y paramilitares coordinados por Diego Montoya y por el narcotraficante Henry Loaiza Ceballos, *el Alacrán*.

Montoya creó y financió el grupo paramilitar *los Machos*, que por todo el Norte del Valle sembró la muerte; también militares en activo trabajaron para él: su poderío económico atrajo a hombres fuertes del Ejército colombiano, entre ellos a cuatro oficiales de alto nivel: el ex jefe de operaciones de la Tercera Brigada, coronel Javier Escobar; una funcionaria del Ministerio de Defensa Nacional (Mindefensa); el dueño de un almacén de material de intendencia, y varios ex

militares de reconocida trayectoria, como el mayor Juan Carlos Rodríguez. Con la detención del capitán Manuel Pinzón, lograda mediante la intercepción de llamadas, quedó al descubierto escandalosamente la infiltración del cártel en el Ejército de Colombia. El nivel de corrupción en las filas a su cargo le costó la carrera a dos generales: Leonardo Gómez Vergara y Hernando Pérez Molina, comandantes de la Tercera Brigada y la Tercera División, respectivamente.

## LOS SICARIOS Y LA GUERRA DE *LOS* *COMBA*

Además de su grupo de paramilitares *los Machos*, Diego Montoya tenía a su servicio numerosos grupos de sicarios; a uno de ellos, *los Yiyos*, dirigidos por Jaime Londoño, se les atribuyeron más de 100 asesinatos en Cali y otras zonas del valle.

Su enemigo Wílber Alirio Varela, *Jabón*, tenía los propios: *los Rastrojos*, dirigidos por Diego Pérez Henao, alias *Diego Rastrojo*, sicarios bajo el mando de *los Comba* o *los Combatientes*, como se conoce a la célula de sicarios de los hermanos Javier Antonio y Luis Enrique Calle Serna, originarios de Caquetá, quienes conocieron a Varela a través de su tío, Juan Bautista Uribe Serna, uno de

sus sicarios. Varela hizo de los hermanos Calle Serna sus hombres de confianza desde que éstos le salvaron la vida durante una emboscada; sin embargo, al cabo de los años, los cuervos que crió *Jabón* le harían ver su suerte.

En enero de 2008, *Jabón*, el poderoso y sanguinario capo de un ala del cártel del Norte del Valle, llegó a ocultarse a una cabaña en Mérida, Venezuela, donde sería traicionado y asesinado por Javier Antonio Calle Serna, quien buscaba quedarse con su emporio, y por un empresario venezolano al que Wílber Alirio surtía de droga, mercancía que éste



despachaba a su vez desde puertos de la región para Estados Unidos y Europa.

Tras el asesinato de *Jabón*, la detención y la extradición de Diego Montoya a Estados Unidos y el encarcelamiento de los demás jefes del cártel del Norte del Valle, los hermanos Javier Antonio y Luis Enrique Calle Serna, *los Comba*, tomaron el mando tanto de la organización como de las rutas de tráfico náutico de cocaína, con los temibles *Rastrojos* como principal brazo armado. Con menos de 40 años de edad, se encumbraron como los nuevos amos del Pacífico.

*Los Comba* se asociaron con otros narcotraficantes poderosos, como

Daniel Barrera Barrera, *el Loco Barrera*, un ex cargador de la central de abastos de Bogotá que se inició como recolector de hojas de coca en la selva del Guaviare y después se relacionó con el negocio del narco mediante el guerrillero Tomás Medina, *el Negro Acacio*. A finales de los años noventa, Barrera fungía como mediador entre la guerrilla y el narco. Ésa es la realidad de Colombia: los narcotraficantes pactan para su negocio ora con la guerrilla ora con los paramilitares. *Los Comba* establecieron, asimismo, fuertes alianzas con el cártel de Sinaloa, al que proveían de coca de Chocó, Cauca, Nariño, Valle, Antioquia, Cundinamarca,

Córdoba, Bolívar y Santander, con sus más de 25 960 hectáreas de sembradíos ilícitos, cultivos que pusieron, lo mismo que su cocaína procesada y sus rutas náuticas —las cuales se ampliaron al Caribe, a Venezuela y a Europa por el Atlántico—, a la orden del cártel mexicano.

El propio Javier Antonio, quien habría viajado a México en 2004, fue quien se vinculó con los sinaloenses gracias a las relaciones, entre otros, de Luis Enrique Ayala Muñoz, *Cóndor*, ex lugarteniente de *Jabón*, personero que, según la policía de Colombia, reportaba directamente a Joaquín Guzmán Loera: por eso se movía entre ese país y

México, con posesiones (bienes inmuebles, una hacienda, automóviles, aeronaves, un yate) en uno y otro.

La sociedad sufrió un primer descalabro cuando la guardia costera colombiana incautó 6 400 kilogramos de cocaína que Luis Enrique embarcó el 29 de diciembre de 2010 en Buenaventura para abastecer a los sinaloenses, que habitualmente remitían los pagos desde Manzanillo —por caso, cuando, en septiembre de 2009, se enviaron 27 millones de dólares en efectivo ocultos en contenedores—, aunque también de otros puertos del Pacífico mexicano.

Otra desavenencia la generó la detención de Fernando Alejandro

Jiménez, *el Palidejo*, un hombre en gracia de Joaquín Guzmán Loera. El costarricense Jiménez estaba empleado por el cártel de Sinaloa como su enlace con *los Comba* y su brazo armado *los Rastrojos*; entre sus funciones movía por puertos centroamericanos los cargamentos de cocaína que remesaban *los Comba* para luego entregarla a los mexicanos, para cuyos cárteles también lavaba dinero.

De acuerdo con la Policía Antinarcóticos de Colombia, los hermanos Calle Serna, *los Comba*, pactaron con el cártel de Sinaloa garantías para que *el Palidejo* se moviera sin problemas, protección para

su estadía temporal y seguridad para su traslado a algún país del sur del continente, para lo cual sus *Rastrojos* habrían armado todo un dispositivo: dos lancheros lo llevarían a Panamá, donde, cerca de Punta Arditá, tres embarcaciones lo estarían aguardando para acercarlo a altamar, de donde lo llevarían a Chocó o al Valle del Cauca, mientras que el cártel de Sinaloa habría pagado para que *los Comba* le consiguieran cédula y pasaporte a nombre de Carlos Emilio Cardona Marín. El hecho es que, antes de que pudiera llegar a la franja náutica donde lo esperaban las embarcaciones, Jiménez fue detenido, no por una

pesquisa sino en una simple revisión de sus documentos migratorios.

En marzo de 2012, Luis Enrique Calle Serna fue detenido por la DEA. Dos meses después, su hermano, Javier Antonio, en Aruba, se entregó a agentes de esa administración. Planeaba negociar penas indulgentes a cambio de facilitar las rutas náuticas del tráfico de cocaína a Estados Unidos y a Europa. Se supo que pensaba dar información sobre su principal comprador de cocaína, el sinaloense Guzmán Loera, y sobre su socio *el Loco Barrera*. De Aruba fue extraditado a Nueva York.

Prácticamente, los hermanos Calle Serna se entregaron a la DEA. No

obstante, en Colombia su ejército de más de 2 000 *Rastrojos* mueve la cocaína, controla los litorales y cobra derecho de piso a quien pretenda sacar un solo gramo por puertos y costas del Pacífico, todo lo cual lleva a cabo no sin dificultades: el grupo ahora enfrenta la pelea por las rutas náuticas con *los Urabeños*, traficantes que en el golfo de Urabá, Chocó y Valle operan sus embarques hacia México, Estados Unidos y Europa. El epicentro de esa guerra es Buenaventura, la perla del Pacífico para el narcotráfico mundial.

## LOS NAVIEROS



De Víctor Patiño Fómeque y Luis Alfonso Ocampo Fómeque, *Tocayo Patiño*, que, como he dicho, durante los noventa operaron en la ruta Buenaventura-México, se puede decir que nacieron en Honda, pueblo de pescadores ubicado entre cordilleras, en el afluente del río Magdalena, en el departamento de Tolima, región central de Colombia. Rodeado del exótico paisaje que brinda el río más caudaloso del país, donde la *subienda* de cada inicio de año exhibe el desove de los peces que llegan de las ciénagas de la costa norte, Víctor estudió hasta quinto año de primaria. En 1979, a los 20 años de edad, se convirtió en agente de

policía. Lo fue hasta 1988, cuando el cártel de Cali lo reclutó como guardaespaldas de los hermanos Rodríguez Orejuela. Durante años lo enviaron a hacer trabajos de inteligencia al puerto de Buenaventura, donde aprendió sobre seguridad y coordinación náutica. Después, ya en el cártel del Norte del Valle, participó en la refinación de la droga en Chocó, así como en el tráfico marítimo de su propia cocaína. Por el Pacífico movía los embarques de Diego Montoya, Orlando Henao y Hernando Gómez Bustamante. Los hermanos Fόμεque presumían que de Buenaventura y Tupumaco ni un gramo de cocaína salía sin su permiso.

Baladronada o no, en una época, en esta zona fueron los mayores transportistas náuticos de droga, con su propia flotilla y también en sociedad con Jorge Eliécer Asprilla, *el Negro Asprilla*.

Víctor Patiño se movía entre Colombia y Panamá. Impecablemente vestido de pies a cabeza, su aspecto era el de un sofisticado naviero. Era propietario de más de 500 bienes inmuebles: casas, departamentos, locales comerciales, condominios, fincas, exportadoras de minerales, hoteles, compañías pesqueras, embarcaciones e incluso un astillero, en cuyas inmediaciones, en Buenaventura, tenía todo un centro comercial, el único

del puerto, con 155 locales. En Chocó también manejaba laboratorios para procesar la coca de Putumayo; de ahí su sobrenombre: *el Químico*.

Los hermanos Pablo y Ángel Rayo Montaña, ambos personal de barcos pesqueros en Buenaventura, que trabajaron para *el Químico* desde que éste le hacía las vueltas a los Rodríguez Orejuela, se volvieron sus hombres más eficientes; ellos mismos llevaban las *gofast* que transportaban la cocaína a los trasatlánticos. Desde mediados de los años noventa comenzaron a enviar cargamentos de cocaína a España. Su área de influencia era Cali, Bogotá y las zonas portuarias de Cartagena,

Buenaventura y Cúcuta, y en sus viajes reclutaban marinos españoles, colombianos y africanos.

El 24 de junio de 1995, Víctor Patiño pactó con el gobierno de Colombia una pena de seis años de prisión, lo cual no impidió que sus cargamentos siguieran saliendo puntualmente de Buenaventura. En 2002 fue extraditado a Estados Unidos, donde negoció con la DEA ser informante para procesar judicialmente a sus ex socios, lo que tuvo como consecuencia el asesinato de 35 de sus familiares, entre ellos, en febrero de 2004, Luis Alfonso, su medio hermano, ejecutado por orden de *Chupeta* en la finca Alexandría, en

una reunión en la que también se encontraban *Jabón*, Ramón Quintero, Pedro Pineda, *Pispi* (quien sería asesinado en Guadalajara, México) y Laureano Rojas Rentería, ultimado en la cárcel en Cali.

La historia de Patiño Fómeque en el tráfico náutico no acabó allí. Hacia 2010, tras ser excarcelado por su colaboración con la DEA, principalmente en las acusaciones contra los Montoya, vivió en Costa Rica y luego en México. Las pesquisas judiciales indican sus supuestas alianzas de negocios con los Beltrán Leyva.

*EL QUÍMICO y LOS URABEÑOS*

Las cartas náuticas son para un marino su tesoro más preciado, pues indican detalladamente, entre otros datos, las superficies de los mares y la ubicación de las costas, esenciales para definir la derrota. En la Antigüedad, las rutas náuticas eran secretos de Estado, generaban disputas entre naciones y peleas a muerte entre navegantes, corsarios y piratas. Las codiciaban todos los imperios para emprender sus expediciones y sus caravanas comerciales. La misma codicia despiertan hoy las rutas de navegación seguras para las embarcaciones cargadas con *polvo blanco*, como de las que Víctor Patiño Fómeque, al parecer,

aun excarcelado se negó a desprenderse.

Martín Fernando Varón, alias *Martín Bala*, era un ex guerrillero cooptado por el cártel del Norte del Valle que apoyó a Víctor Patiño Fómeque —con quien incluso, tras su excarcelación, según el parecer de autoridades españolas, traficó con droga con destino a la Península Ibérica— y a su socio Diego Montoya en la lucha entre *los Rastrojos* y *los Machos*.

De hecho, en septiembre de 2011 detuvieron a 22 personas en España acusadas de operar para los colombianos en el envío y la distribución de cocaína a Europa, entre las que estaban Ingrid y Maribel Varón



Cadena, hijas de *Martín Bala*, acusadas de liderar un grupo que la policía española identifica como *cartelito*, versión más sofisticada de un cártel, de bajo perfil y mucha coordinación.

## EL SOCIO MEXICANO

Pedro Antonio Bermúdez, *el Arquitecto*, era uno de los principales intermediarios en México de los grandes embarques de cocaína enviados por Luis Hernando Gómez Bustamante, *Rasguño*, a diversos cárteles mexicanos. En Colombia, Bermúdez poseía 194 bienes, valuados en 76 millones de dólares,

incluidos edificios de departamentos, centros comerciales, aviones y ranchos.

Entre 1990 y 2007 Gómez Bustamante y su organización, afiliada al cártel del Norte del Valle, exportó a Estados Unidos —en lanchas, barcos pesqueros y otros transportes marítimos y aéreos— más de 1.2 millones de libras —poco más de 544 000 toneladas— de cocaína, con un valor superior a los 10 billones de dólares, la gran mayoría de las cuales pasó por México.

Gómez Bustamante, apodado *Rasguño* por la marca que un tiro le dejó en la mejilla (muy buen amigo del *Loco Barrera*), tenía tan buena relación con los mexicanos que incluso éstos le

consiguieron un pasaporte con el nombre de Arturo Sánchez donde aparecía como mexicano por el que pagó risibles 500 dólares. Al respecto, es elocuente la declaración que el propio Gómez Bustamante hizo a la revista colombiana *Semana*, en julio de 2007, previo a su extradición a Estados Unidos:

Yo sacaba muy fácil varios pasaportes en México. Uno los compra en el Distrito Federal a 500 dólares cada uno. Es muy similar a nuestro país en donde todo se compra. Me quedo dos meses en México porque sé que la guerra entre Diego [Montoya] y Varela [Wílber] está muy candente. Luego vuelo a Argentina y ahí me quedo dos meses y paso a Brasil y me quedo otros dos meses. Y soy muy imprudente.

Me fui a ver al Cali que jugaba en Bello Horizonte y en esas me encuentro con el equipo y hay un jugador de Cartago que me reconoce y se viene emocionado a saludarme. Entonces me asaré mucho y volé a México de nuevo donde me quedo dos meses más. Saqué otro pasaporte y me fui para Venezuela y decidí ir al chequeo a Cuba porque venía muy enfermo. En Caracas di 2 000 dólares en inmigración para ir a la fija. Pero dentro del avión de Aeropostal se me alborotó la arrogancia y me dio por pelear porque no me dejaban ir en clase ejecutiva. La azafata me dijo que en el gobierno de Chávez todos eran iguales. Ahí me pusieron el ojo y ya en Cuba me estaban esperando por problemático.

## FRANQUICIAS BLANCAS

Primero la guerrilla les cobró cuota; después los paramilitares —algunos grupos de éstos, como he dicho, fueron creaciones de los narcotraficantes— diseñaron el esquema de *impuesto por gramaje*, que consistía en que por cada kilogramo de cocaína que los cárteles sacaran por la zona debían pagar un “impuesto” en dólares —el mismo esquema que empleaban con las transnacionales bananeras—, y, por último, algunos narcotraficantes compraron *franquicias* a las autodefensas para autodenominarse de este modo y operar sus negocios bajo

esa pantalla.

Según los cálculos de la DEA, las AUC controlaban 50% del tráfico, particularmente vía náutica, de cocaína. Los embarques, como expuse en el capítulo 1, salían de los puertos más importantes de Colombia hacia cualquier punto del mundo en barcos expuestos u ocultos entre otras mercancías. Respecto de los embarques a cargo de las autodefensas, los paramilitares se encargaban de sobornar a los vigías de los radares de la Armada para que los apagaran o no reportaran el movimiento de las embarcaciones.

Algunas de las rutas náuticas para el negocio de coca se dividieron de la

siguiente manera: en el golfo de Urabá traficaban Carlos Mario Jiménez Naranjo, *Macaco*, Pablo Sevillano y Carlos Mazo, que les pagaban 7 millones de pesos colombianos a los encargados de operar los radares de la Armada. A su vez, por cada kilogramo de droga que salía, principalmente a puertos de Panamá y Centroamérica, por sectores aledaños al golfo, como Punta Piedra, Camerún, Tíe, entre Turbo y Necoclí, las AUC —el negocio era del bloque Bananero— cobraban entre 50 y 100 dólares.

Carlos Mario Jiménez Naranjo, *Macaco*, oriundo de Marsella, Caldas, fue designado comandante del bloque

Central Bolívar de las AUC. Incurrió en el narcotráfico como comprador de pasta de coca para procesarla en su laboratorio. Una década después ya era un potente socio del cártel del Norte del Valle que controlaba la salida por el golfo de Urabá. También tenía el dominio de la ruta de Córdoba hacia Urabá, en la que estaba representado por Salvatore Mancuso Gómez, alias *Santander Lozada*, *Mono Mancuso* o *Triple Cero*, quien afianzó las sociedades con los mafiosos italianos para mandarles cocaína vía marítima hasta los puertos de la península.

Hijo de un emigrante italiano, y nativo de Montería, Córdoba, Salvatore



estudió administración agropecuaria, y luego en la Pontificia Universidad Javeriana y en la Universidad de Pittsburgh, en Estados Unidos. En Córdoba, Mancuso era un influyente hacendado que se integró a las Autodefensas Campesinas de Córdoba y Urabá, cuya dirección estaba al mando de Carlos Castaño Gil. Se erigió como jefe del bloque Catatumbo. Castaño tuvo a Mancuso como su segundo al mando. Su grupo proveía de droga también a *Rasguño* y, además, a los cárteles mexicanos y a la mafia italiana.

La región norte, desde la vertiente septentrional de la Sierra Nevada de Santa Marta, municipio de Santa Marta,

en el departamento de Magdalena, estuvo en gran parte controlada por Hernán Giraldo Serna, alias *el Patrón*, *el Viejo*, *el Tigre* o *el Señor*. Su sobrino Nodier Giraldo Giraldo, *el Cabezón*, operaba el bloque Resistencia Tayrona.

Entre los departamentos de Antioquia y Chocó se movía la droga en la región fronteriza en el Pacífico hacia Panamá. La organización al mando era el bloque Elmer Cárdenas —el que, a cambio de dinero y armas, traficaba más droga—, comandado por Freddy Rendón Herrera, *el Alemán*.

Los Rendón eran nativos de Amalfi. Daniel Rendón Herrera, *Don Mario* (hermano de Freddy), séptimo de 14

hermanos, ingresó en las autodefensas en los Llanos Orientales. Fue *cocinero*; después, lugarteniente de José Miguel Arroyave Ruiz, *Arcángel*, jefe del bloque Centauros; más tarde, transportador de cocaína por Centroamérica, y se alió con los principales cárteles mexicanos.

A finales de 2007 reclutó en Urabá a muchos ex paramilitares y creó su banda para traficar cocaína tanto desde ese punto como de Córdoba y Chocó, hacia Centroamérica y Estados Unidos, ocupando las zonas portuarias en Urabá y la costa del Atlántico.

El ombligo del tráfico marítimo de cocaína se llama Casanare, desde

donde, en tiempos del mayor auge de las autodefensas, actuaban las Autodefensas Campesinas de Casanare (ACC), grupo liderado por Héctor José Buitrago Rodríguez y sus hijos, Héctor Germán y Nelson Orlando Buitrago Parada.

Héctor Germán, alias *Martín Llanos*, controlaba además la región de los Llanos Orientales y Puerto López — los oriundos la llaman *el ombligo de Colombia*, que durante mucho tiempo lo fue también de la cocaína—. Ubicado en el departamento de Meta, Puerto López, el puerto fluvial más importante del río Meta, conecta por esta corriente con los Llanos Orientales en Colombia, y con Venezuela a través del río Orinoco. Las

estructuras que crearon los Buitrago aún administran el flujo de cocaína.

*Martín Llanos* era uno de los paramilitares con mayor influencia económica y política en la zona. Buscó ser gobernador de Casanare y era enemigo a muerte de *Arcángel*, el líder del bloque Centauros, en la lucha por el poder, los negocios y los derroteros de la droga. Esa disputa, y su negativa a desmovilizarse como paramilitares durante el proceso de paz promovido en 2006 por el gobierno del presidente Álvaro Uribe —mediante el cual se buscó neutralizar a las AUC—, obligó a Buitrago a establecerse en Anzoátegui, en la zona costera de Venezuela, para

desde allí seguir con sus negocios.

Con el apoyo de *Martín Llanos*, su hermano Nelson se convirtió meteóricamente en uno de los traficantes de cocaína con mayor expansión en mares y puertos del mundo. Tenía en Meta todo un complejo cocalero donde se efectuaba el procesamiento de la droga que distribuía con ayuda de una extensa red de influencias y operaciones en puertos de Centroamérica a la Patagonia, como también en el otro lado del mundo. Durante mucho tiempo Nelson tuvo en jaque a los *pescadores* de narcos que vigilan los mares y los puertos europeos. Ellos, al igual que sus mafiosos asociados, los marinos y los

oficiales que se reclutaban en sus embarcaciones, los receptores de sus embarques, y también los agentes de inteligencia (que trataban de descubrir las rutas de sus cargamentos con la esperanza de incautarle alguno), lo conocían solamente por su apelativo, el mismo que imprimía a cada paquete de cocaína que ponía en circulación en el mundo: *Caballo*.

## DEL ATLÁNTICO AL CARIBE

En la zona norte de Colombia, ocupada por la guerrilla del ELN, en noviembre de 2000 las AUC anunciaron su llegada

con el asesinato de 39 pescadores en la Ciénaga Grande de Santa Marta. Su propósito era apoderarse de territorios y de sus aguas. Como comandante del bloque Norte de las AUC se designó a Rodrigo Tovar Pupo, alias *Jorge 40* o *Papá Tovar*, a cuyo cargo estaban los departamentos de Magdalena, César, La Guajira, Atlántico y Santander.

Miguel Villarreal Archila, *Salomón*, era la mano derecha de *Jorge 40*. Durante cinco años coordinó el cobro de los impuestos —80 dólares por kilogramo de cocaína— a los traficantes de cocaína en la Costa Caribe, y los departamentos del Atlántico, particularmente en Santa Marta,



Barranquilla, Cartagena, Bolívar y Magdalena. Como hicieron otros narcotraficantes, *Jorge 40* se infiltró en la Armada y en la policía, y mantuvo en nómina a sus efectivos para que lo dejaran operar libremente por el Atlántico.

Tovar Pupo también contaba con Óscar José Ospino Pacheco, ex militar nacido en 1966 en Magdalena. Éste se alió a las AUC en el bloque Norte

De manera paralela a su actividad al frente del bloque de las AUC, *Jorge 40* hizo su propio grupo replicando la estructura paramilitar: *los 40*. Una parte se ocupaba del tráfico, otra de la vigilancia, y la tercera, de las

ejecuciones.

Aunque oficialmente las AUC se desmovilizaron, en esta ruta la misma estructura de ex paramilitares siguió imponiendo su cobro de cuotas a los traficantes.

Para continuar en el negocio del tráfico marítimo de droga, Miguel Villarreal Archila, *Salomón*, se refugió en costas de Venezuela, entre Maracaibo, Caracas, Valencia, Coro y Margarita, y desde allí se mantuvo activo.

En la ruta de la costa norte y el Caribe, Manuel Enrique Torregosa Castro, alias *Chan*, ex integrante del bloque Norte de las autodefensas,

coordinaba el transporte de drogas en las rutas de *los 40*. Entre 2002 y 2007 coordinó los envíos de cocaína hacia Estados Unidos y Haití por el Atlántico y el Caribe. Operaban para él testaferros empresarios y navieros.

Pese a que, en teoría, *Jorge 40* también se desmovilizó en marzo de 2006, la realidad es que, con sus *40*, nunca cesó su operación relacionada con la droga. Luego, Javier Acosta, *Baltasar*, se asoció con *las Águilas Negras*, para disputarle sus rutas a *los Nevados* y *los Paisas*.

Desde finales de los años noventa el transporte por las aguas del Bajo Cauca estuvo a cargo de Ramiro Vanoy

Ramírez, *Cuco Vanoy* o *Marcos*, el comandante del bloque Mineros. Nativo de Yacopi, era conocido en Antioquia como *el Señor del Bajo Cauca* por la cantidad de droga que movía en la zona desde tiempos del *Patrón* Pablo Escobar. Tras la muerte de éste, *Cuco Vanoy* se asoció con Alejandro Bernal Madrigal, *Juvenal*, para abastecer de cocaína a México y a Estados Unidos.

El tráfico por las Bahamas, asimismo en manos del bloque Mineros, lo dirigía Francisco Javier Zuluaga, *Gordolindo*, que había pertenecido al cártel de los Ochoa Vásquez. Como comandante de las AUC, desde Colombia enviaba la cocaína a Estados Unidos a

través de México y las Bahamas.

Edwin Mauricio Gómez Luna, *el Repetido* o *el Pobre Mello*, es hermano de Húber Aníbal Gómez Luna, líder de una organización de transporte de droga ubicada en Santa Marta y alrededores conocida como *los Mellos*, que controlaban las aguas hacia Centroamérica y aun hasta costas mexicanas. Recibían la cocaína de los laboratorios de las AUC situados en las montañas cercanas a Santa Marta.

El transporte por Las Antillas — entonces aún territorio de la Corona neerlandesa— estaba a cargo del bloque Frente Resistencia Tayrona de las AUC.

Eduardo Enrique Vengoechea Mola,

*el Flaco*, fue jefe de las Autodefensas Unidas de la Sierra Nevada de Santa Marta, Magdalena, y trabajó con la organización de narcotraficantes *los Mellizos*.

*Los Mellizos* del bloque Arauca de la AUC Miguel Ángel Mejía Múnera, alias *Pablo Arauca* o *el Mellizo*, y su —valga la redundancia— mellizo Víctor Mejía Múnera, desplazaron miles de kilogramos de cocaína en barcos desde Colombia hasta América Central, México y Estados Unidos, entre enero de 1994 y enero de 2004. En lanchas rápidas la despachaban desde la desembocadura del río Magdalena con destino a las Antillas y luego a Estados

Unidos, e incluso utilizaron barcos “legales”, abanderados en este último país.

En las costas del caudaloso Magdalena, Martín Peñaranda Osorio, *el Burro*, que era parte del Frente de Resistencia Tayrona, cobraba a los narcotraficantes el “impuesto” para permitir la salida de los cargamentos de cocaína por las riberas del afluente. Luego del pago se autorizaba el acceso a las playas de Guachaca y Mendihuaca, desde donde enviaban el producto hacia Venezuela, Haití, Jamaica, República Dominicana, México y Estados Unidos.

En esa ruta, los propietarios de la droga tenían tal control que, vía fax,

recibían información sobre la ubicación de los buques de las armadas colombiana, británica y estadounidense en el mar Caribe. Los datos les eran remitidos entre las 5:00 y las 5:30 de la tarde para el zarpe nocturno de los barcos.

DE COLOMBIA A ESPAÑA,  
DEL PACÍFICO AL ATLÁNTICO

Juan Carlos Sierra Ramírez, *el Tuso*, nativo del municipio Andes, departamento de Antioquia, organizaba y supervisaba los cargamentos de cocaína consignados a Carlos Castaño que desde



Colombia surcaban las aguas hacia Estados Unidos y España.

Como ya expuse, la campaña gubernamental de desmovilización de varios grupos paramilitares no modificó la estructura del tráfico de drogas. Incluso, en aquellos años en que se festinaba el éxito de aquélla, la revista *Semana* exhibió la manera en que los paramilitares organizaban esos negocios y disfrutaban grandes celebraciones, amenizadas por grupos y cantantes famosos como el mexicano Juan Gabriel. En esa misma época, los socios Christian Fernando Borda y Álvaro Alvarán Vélez, alineados con las AUC, recibieron el apoyo de éstas para el

embarque de grandes cantidades de cocaína que Borda obtuvo de fuentes paramilitares colombianas, amén de que instruyó a otros en sus actividades de narcotráfico. Alvarán Vélez coordinó y facilitó los envíos por medio de sus contactos en México.

En 2005, se enviaron 1 500 kilogramos de cocaína en tambores de aceite de palma en un barco que partió de Cartagena; para el año siguiente, se remitían más de 3 000 kilogramos por cada embarque. Borda recibió millones de dólares producto del narcotráfico, todo en moneda estadounidense.

Con el mismo esquema y la misma mecánica, las rutas náuticas que los

paramilitares abrieron para el transporte de droga, y las franquicias que vendieron, siguieron en funcionamiento, ahora operadas por guerrilleros, ex guerrilleros, paramilitares, ex paramilitares, narcotraficantes vinculados con el ámbito náutico, con embarcaciones de todo tipo a su servicio.

# 3

Buenaventura, la *Perla* del  
Pacífico.

## DE CÓMO SE OPERA UN NARCOPUERTO

En el extremo este de la zona más vasta del océano Pacífico, en la región suroccidental de Colombia, se halla Buenaventura, uno de los 42 municipios del departamento del Valle del Cauca y microcosmo de contrastes: altas cordilleras, cañones, mesetas y valles de la región andina, y extensos afluentes de la zona marítima. Éste es uno de los lugares más lluviosos y de mayor biodiversidad del planeta.

Entre la llanura del Pacífico, la cordillera Occidental, el valle del río Cauca y la cordillera Central, Buenaventura limita al norte con los

terrenos selváticos del departamento de Chocó, con Caldas y Quindío, zonas de fincas cafetaleras, bananeras y de plantíos de coca, donde antaño los negros traficados desde África y los indígenas sirvieron bajo el látigo y forjaron con capital de sangre las *companies* que hoy cotizan en las bolsas de valores. La faja costera se cubre en algunos puntos con el espeso mangle que emerge entre los esteros y bocanas de los numerosos ríos, quebradas y acueductos que nacen en el golfo Tortugas, mientras que en ella desembocan las ensenadas de El Tigre y Bazán, previamente ramificadas por todo el Cauca y habiendo cruzado

Buenaventura.

Bordean el municipio las aguas del Dagua, el Anchicayá, el Calima, el Raposo, el Mallorquín, el Cajambre, el Yurumanguí, como también un brazo del río Naya y otro del caudaloso San Juan, o riachos como el Agua Clara, San Marcos, Sabaletas, San Cipriano y Escalerete; justo aquí, donde aquéllas desembocan, en las coordenadas  $3^{\circ} 53' 35''$  N y  $77^{\circ}, 4' 10''$  W, se ubica el puerto de Buenaventura que, aunque no figura en los *ranking* de instalaciones portuarias importantes, es el más estratégico de este océano para cierto sector de negocios globales, la *Perla Negra* del Pacífico. Próspero y

organizado, se construyó en la misma bahía a la que en el siglo XIV arribaron los galeones del navegante y explorador onubense Juan Ladrillero, el primero en navegar en ambos sentidos el estrecho de Magallanes.

Por aquí se mueven poco más de 14 millones de toneladas anuales de mercancías provenientes de todo el mundo; por aquí Colombia a su vez le remite al mundo 60% de sus exportaciones totales: lo que produce la industria agrícola, minerales, flores, cuatro quintas partes de su apreciado café, las demandadas rosas de tallo alto que, tras cruzar el Pacífico, adornan las mesas de café parisinas, las canastillas



de las chicas alemanas y las vitrinas de las más exclusivas floristerías rusas, así como las bananas, el carbón y el petróleo que prodiga la rica geografía de este país sudamericano.

Las ganancias que aquí se generan podrían tener a los bonaverenses en una economía de primer mundo: sólo por impuestos aduaneros reciben aproximadamente 2 mil millones de dólares al año. Muy lejos de eso, los que sobreviven o no están en prisión en alguna parte del mundo, no tienen en su derredor más que zonas de miseria, empobrecidas, con los más altos niveles de marginación e inseguridad de Colombia. La mayoría vive en chozas

levantadas sobre pilotes en calles sin asfalto, drenaje ni agua potable. Una ciudad de pobreza inaudita que sólo ve pasar el dinero hacia Cali, el centro financiero de la región, 127 kilómetros tierra adentro, o a los grandes bancos del mundo, a miles de kilómetros de sus costas.

Si bien por este puerto se catapultan tal porcentaje de las exportaciones colombianas, el rubro más rentable no es el legal, sino la cocaína: 50% de la que se produce en este país; punto, asimismo, por el que se recibe el dinero fresco, efectivo, que viaja oculto a bordo de embarcaciones de cualquier tipo para cubrir algún importe ilícito.

En la última década, Buenaventura, que desde los años ochenta ha sido el principal punto de partida de cargamentos de cocaína, se ha vuelto un importante centro de cosecha, procesamiento y producción de la droga. A partir de 2005, la erradicación, como parte del Plan Colombia, de cultivos de coca por fumigación en regiones como Putumayo y Caquetá los replegó hacia los departamentos del Pacífico, especialmente en los bordes de los ríos de Valle del Cauca, Chocó y Nariño.

Dada su ubicación —en un punto equidistante entre Panamá y Ecuador, dos países de tránsito importante para los cargamentos de cocaína colombiana

—, la flexibilidad en sus controles y la influencia de los narcotraficantes, Buenaventura desarrolló el modelo y la infraestructura para transportar la cocaína, ya por el Pacífico al resto del continente americano, ya a través del Atlántico al Viejo Continente, lo mismo en grandes buques, embarcaciones medianas o lanchas de pescadores artesanales (hay casi 4 mil de éstas). Rentable y eficiente, Buenaventura, entrada al Pacífico Sur, poseedor de la mayor cantidad de embarcaciones legales registradas en este océano, es el puerto del siglo XXI para el narcotráfico mundial.

## UN PUERTO DE COCA

Cuando, hace tres décadas, dio inicio el auge de Buenaventura como principal punto de salida de cargamentos de cocaína, la zona estaba en manos de las FARC, que primero impusieron a los narcotraficantes una cuota permanente por cada uno de sus embarques para luego convertirse en competidores, con cargamentos que remitían a Centroamérica y México. Este dominio duró aun hasta finales de los noventa, años en que, auspiciadas y financiadas por caciques y narcotraficantes locales, ingresaron las autodefensas de las

vecinas Córdoba y Urabá, dirigidas por los hermanos Carlos y Vicente Castaño Gil por medio de su hombre de confianza, José Éver Veloza García, alias *Hernán Hernández* o *HH*, quien tenía asignado el comando del denominado bloque Calima, que comenzó a infiltrarse y controlar la zona en una organización estructurada por “frentes”.

A la muerte de Fidel Castaño Gil, el fundador de las AUC, su hermano Carlos, alias *el Fantasma* o *el Pelado*, quedó como su líder y designó a las cabezas de las autodefensas en la zona, todos con el cargo de comandantes y bajo el mando superior del *HH*. Los Castaño,

originarios de Amalfi, Antioquia, estaban implicados, aun antes que en el paramilitarismo, en el narcotráfico, por lo que, cuando, como jefes de las AUC, contaron con la influencia, estructura y organización necesarias para participar mayormente en esta actividad, de inmediato reclamaron su parte.

En Buenaventura, *el HH* organizó el denominado frente Pacífico o bloque Pacífico, con la misma estructura de mando de los demás frentes de las AUC, una triada de comandantes: militares, financieros y políticos. Designó a Élkin Casarrubia Posada, *el Cura*, como uno de los primeros, a Mauricio Aristizábal Ramírez, *Álex, el Fino o el Financiero*,

como uno de los segundos y a Efrén Figueroa, *Fernando Político*, y Teodosio Pabón Contreras, *el Profe*, como los terceros.

Con la llegada de las autodefensas a la región porteña, en junio de 1999, se generaron cruentos enfrentamientos entre las FARC y el bloque Calima de las AUC (los paramilitares que llegaron a fundar el denominado bloque Pacífico), en la disputa comercial —aunque parecía ideológica— por la ocupación de las áreas y el corredor de la droga, cuyo resultado fueron muertes, desapariciones y 95% de los desplazamientos de muchos pobladores de Buenaventura y otras partes del Valle del Cauca hacia



Chocó y Nariño, además de Jamundí, Santander, Popayán, Dagua y Yumbo.

Tiempo después, Veloza García confesaría que, entre 2000 y 2001, tan sólo en Buenaventura asesinaron a más de mil personas en su intento por desterrar a las FARC y apoderarse de la zona y de las rutas portuarias para hacerse del cobro de impuesto por el paso de cocaína.

Si bien antes de 2000 las FARC tenían el dominio de las vías marítimas del Pacífico vallecaucano, lo mismo que del puerto y los barrios de Buenaventura, para 2001, aunque algunos de sus grupos quedaron, diseminados y sin fuerza, en zonas rurales, las autodefensas

controlaban militarmente casi por completo esta vasta zona, que no tardarían en ocupar también políticamente: con el financiamiento y apoyo a alcaldes y congresistas, entre 2000 y 2004 acabaron por tomar el control de todos los barrios de bajamar, muelles y embarcaderos, convertidos, como parte del negocio, en sitios de *vendettas* y fosas clandestinas. Así surgió la llamada *parapolítica*, representada en las alcaldías y aun en el Congreso federal colombianos.

A esas fechas, el narcotráfico era la principal fuente de financiamiento de las AUC: gravaban tanto a los traficantes del Valle del Cauca —baluarte del cártel

del Norte del Valle— como a toda la mercancía que salía por Buenaventura.

## IMPUESTO POR GRAMAJE

Los paramilitares impusieron a los narcotraficantes la “cuota” o “impuesto por gramaje”, esto es, un tanto, pagadero en dólares, por cada kilogramo de cocaína que se sacara por el puerto, mecanismo similar al que aplicaban a las transnacionales bananeras para permitir sus exportaciones.

Entonces en esta región, los hombres fuertes del narcotráfico eran la cúpula del llamado cártel del Norte del Valle,

cuya estructura detallé en páginas anteriores. Tanto éstos como los empresarios navieros, lo mismo que los dueños de las lanchas pesqueras y artesanales que les prestaban el servicio de transporte de droga, debían pagar el impuesto mafioso.

El *modus operandi* del cobro por gramaje era, según testimonio del HH, de la siguiente manera:

Cuando se inicia la etapa de cobro de impuestos en el Valle del Cauca, fue con el mismo método que nosotros implementamos en la costa Atlántica, cuando entramos al Valle se hacen reuniones con lancheros y narcotraficantes, les notificamos que deben pagar un impuesto so pena de que se decomise

la mercancía y/o la muerte de las personas. Entonces se hicieron reuniones en las que tenían que estar todos los lancheros, se programaban en Calima El Darién (municipio vecino de Buenaventura); quienes citaban era *el Fino y el Mocho* [John Henry Jaramillo Henao]. Yo hablaba con la gente, yo hablé personalmente con esos narcos. Los lancheros le transportaban a los otros capos del narcotráfico, ellos tienen su estructura para sacar la droga, los González y Durán eran algunos de los transportadores.

Yesid Enrique Pacheco Sarmiento, *el Cabo* (paramilitar encargado de la zona portuaria) describe la tarifa para Buenaventura: “Por cada kilo de droga que salía de Buenaventura se le pedía un

aporte de 50 dólares. El comercio de todo el centro y sus alrededores nos colaboraban voluntariamente; le rendían cuentas al *Fino*”.

Este último, como he dicho, financiero del bloque, les hacía saber a los narcotraficantes la cuota que debían pagar, que recibía Henry Jaramillo, *el Mocho* o *Juan*, y entregaba, por intermediación del *Fino*, a Veloza, su jefe, quien a su vez daba una parte del dinero a Efrén Figueroa, alias *Fernando Político*, para hacer política en la zona que *el Cabo* le autorizaba. Sólo de Buenaventura recogían por esta actividad entre 30 y 40 millones de pesos colombianos mensuales, unos 300

mil dólares.

En esta zona muchos miembros de las filas de la FARC, con tal de no quedar fuera del negocio, no dudaron en engrosar las de las AUC. Éstas organizaron un comandante para cada barrio en Buenaventura con la finalidad de que no saliera un solo kilogramo de droga sin que pagara su cuota.

*El HH* operaba en la sombra, pues también manejaba algunos asuntos “importantes” de los Castaño, particularmente en el llamado bloque Bananero: “Yo era encargado de manejar temas complicados militarmente de los Castaño [...] por eso permanecía en la clandestinidad [...] por eso yo

desplegaba a ciertas personas para que hicieran esas reuniones [...] incluso yo iba a algunas como si fuera de escolta...”

Los paramilitares financiaban su misión: dominar los corredores estratégicos y de movilidad que controlaban las FARC, con ayuda de narcotraficantes y el manejo de laboratorios para el procesamiento de coca (aunado a que los jefes de las AUC operaban sus propios negocios de producción de coca, que abarcaban desde los campos de cultivo hasta su transporte y distribución al exterior).

Fue en Buenaventura, con su puerto como epicentro, donde se dio la relación



más estrecha entre paramilitares, militares, políticos, narcotraficantes, navieros, armadores, tripulantes y traqueteros, o *traquetos* (como se les conoce en Colombia a las personas o individuos relacionados directamente con el tráfico de droga), como Javier Klinger, que, bajo el mando de Jorge Eliécer Asprilla Perea, *el Negro Asprilla*, era uno de los puentes principales entre los narcotraficantes que pagaban cuota y los jefes guerrilleros primero, y luego con los paramilitares.

Para mayor claridad de la manera que el crimen organizado opera en un puerto conviene ver el perfil de algunos

*narconaveros*, pues, en muchas ocasiones, son éstos el eslabón clave en tales operaciones. Para ejemplificarlo, algunos de los navieros que en distintos momentos operaron en el puerto de Buenaventura, son arquetipo:

### *EL NEGRO ASPRILLA*

La historia del contrabando marítimo de cocaína no podría entenderse sin conocer la figura de Jorge Eliécer Asprilla Perea, *el Negro Asprilla*, amo del puerto de Buenaventura que lo vio nacer, *el Señor del Pacífico*, carismático negociador que, en medio

de una guerra que bañaba de sangre el Valle de Cauca, sin tapujos negociaba con los dos bandos.

Aun antes de que Buenaventura estuviera bajo dominio de las FARC, *el Negro Asprilla*, apoyado en el citado Javier Klinger, manejaba políticamente la región. Tenía bajo su control a los alcaldes y jefes portuarios. También negoció con las autodefensas en cuanto se hicieron presentes. Siempre supo hacer tratos con dios y con el diablo.

Como conocía la zona como la palma de su mano, desarrolló en Buenaventura una megaestructura para el tráfico náutico de cocaína, abrió las rutas marítimas e introdujo el transporte

de droga en submarinos.

Sin dejar de manejar sus propios cargamentos de droga, que le proveían las FARC, Asprilla hacía transportes para los hermanos Rodríguez Orejuela y José Santacruz Londoño, líderes del cártel de Cali, y después para todos los traficantes del cártel del Norte del Valle, los Henao Montoya entre ellos: sin problemas la llevaba de Buenaventura a México, Estados Unidos y Europa, utilizando también los puertos de Ecuador, Perú, Honduras y Costa Rica. Junto con José Castrillón Henao, coordinaba la vía panameña.

Tenía su propia célula de narcotráfico, *los Niches*, y un conjunto

de laboratorios de procesamiento y distribución de cocaína. Con las FARC de su lado —muy amigo de Víctor Julio Suárez Rojas, alias *Jorge Briceño Suárez* o *Mono Jojoy*, comandante en jefe—, operaba su negocio con plena seguridad. La red de Asprilla comprendía astilleros, seis empresas de pesca, compañías de mecánica industrial, distribuidoras de combustibles y de motores fuera de borda, barcos, lanchas, veleros, remolcadores, una flota de motonaves, además de un moderno centro de comunicaciones y equipos, con motonaves como la *Calypso 82*, *Míster Juan* y la *Kathiuska Kelly*, para apoyo a

los buques que operaban en altamar.

En febrero de 1999, en la Operación Camarón, Asprilla fue detenido en Cali y puesto en prisión, lo que no obstó para que siguiera coordinando, incluso personalmente: salía por las noches y dejaba a un suplente en su celda, los embarques que eficiente y puntualmente —para ello había formado un grupo suficientemente capaz— partían de Buenaventura. Si Pablo Escobar vivía en prisión como un rey, *el Negro Asprilla* no se quedaba atrás.

Por su estrecha amistad con Asprilla, el líder de las FARC le propuso que con su ayuda escapara de prisión. Aquél invitó a los Rodríguez Orejuela a

que se fugaran con él, pero éstos lo traicionaron: a cambio de evitar su traslado a otra prisión de mayor seguridad, informaron del planeado escape.

Durante el tiempo en que Asprilla estuvo preso en Estados Unidos, Buenaventura no quedó sin amo. Tomó la batuta Olmes Durán, *el Doctor, el Señor del Puerto* o *el Rey del Pacífico*.

Por cierto que, el día en que se anunció la liberación del *Negro Asprilla*, programada para abril de 2013, tras cumplir su condena, en Buenaventura fue día de gracias, y es que se trata de una especie de héroe local, querido por su generosidad,

porque, dicen, en prisión, a diferencia de la mayoría de los narcotraficantes detenidos y extraditados a Estados Unidos, no *sapeó* a sus ex socios y por sus servicios al sector marítimo.

## *EL SEÑOR DEL PUERTO*

Olmes Durán Ibargüen nació el 26 de julio de 1968 en el municipio de Bajo Baudó, departamento de Chocó, en Valle del Cauca. Desde niño empezó a trabajar como ayudante de mantenimiento de lanchas, hasta convertirse en mecánico. Antes de cumplir treinta años, ya controlaba el



tráfico marítimo de cocaína en la costa occidental de Colombia. Los servicios de inteligencia británicos, estadounidenses y colombianos lo identifican como uno de los narcotraficantes y transportadores de droga más importante del Pacífico colombiano.

Tenía poder económico e influencia política, al que se le atribuyó el triunfo como senador de su amigo de infancia Juan Carlos Martínez Sinisterra — identificado por los paramilitares del bloque Calima como beneficiario de la cuota por gramaje—, quien en 2003 apadrinó a Durán Ibargüen en su boda.

En ausencia de Asprilla, Durán, a la

cabeza del denominado cártel del Pacífico, fortaleció su red de lavado de dinero por medio de un *holding* de compañías relacionadas con actividades portuarias y también mediante contratos oficiales con el gobierno para el sector salud. Su grupo era tan eficiente que no se daba abasto para cubrir la gran cantidad de “viajes” que le solicitaban. Todos los días él mismo despachaba barcos cargados desde Buenaventura y, en el departamento de Nariño, desde Tumaco, hacia México, Guatemala y Panamá, con destino a Estados Unidos y Europa.

Utilizaba lanchas rápidas, pero también “barcos escolta”,

embarcaciones pesqueras de su propiedad o arrendadas a otras empresas por sus compañías. Cada viaje requería logística y un itinerario bien definido, de lo cual Durán se encargaba personalmente.

En Buenaventura, *el Señor del Puerto* era un prominente hombre de negocios. Su naviera, Durán Valencia & Cía., era conocida en Colombia como empresa próspera, generadora de empleo y de productivas ganancias para Cali y Buenaventura, lo mismo que su distribuidora de camarones Durapez, expendedora de mariscos y sus derivados, y su maderera, Madera Durán Valencia, también exportadora. Durán

manejaba, asimismo, la proveeduría de licor por medio de la empresa Chocó Pacífico, y, apoyado en su cadena de farmacias La Mejor Vida, parte del sistema de salud pública en esa zona de Colombia.

A Durán se lo ha asociado con empresarios navieros como Anurio Murillo Murillo, dueño de los barcos *Togorama* y *La Salvación*; Rubén Perlaza, operador de embarcaciones con permisos de la Dirección General Marítima de Colombia (DIMAR), y Hermes Prudencio Mosquera Mosquera, proveedor de servicios de telefonía marítima.

Con los paramilitares controlando

los corredores marítimos que rodean Buenaventura, Olmes Durán pagaba su *impuesto* religiosamente. A su vez, tenía el control de la logística en las operaciones de los narcotraficantes: al cártel del Norte del Valle y a otras organizaciones les suministraba el transporte, como los barcos cargueros o pesqueros *Bocana I*, *Juan David* y muchos otros, para sacar la mercancía por el puerto.

En su estructura, compuesta por una media docena de fieles, destaca Ignacio Lemos Potes, alias *Ignacio Rengifo*, *Calvo* o *Nacho*, reclutaba las tripulaciones para las lanchas rápidas y desde Buenaventura, Tumaco, Tocoramá

y Mayorquín les proporcionaba apoyo operacional durante las travesías.

En 2007, Durán fue detenido en Buenaventura, encarcelado en Cali y, poco después, extraditado a Estados Unidos, tras lo cual, en su ámbito, el transporte, cobró mayor importancia en este puerto sudamericano uno de los principales destinatarios de sus embarques: el cártel de Sinaloa, de México.

*EL W*

A Wenceslao Caicedo Mosquera, el Pablo Escobar de Buenaventura según

algunos, le llaman *el W*, visto, por un lado, como un empresario boyante que regalaba viviendas a los pobres del puerto, establecía negocios y empleaba a cuanto porteño se lo pedía y, por el otro, como un hombre sanguinario; se dice que se libraba de sus enemigos con una motosierra.

Wenceslao nació en un barrio pobre de Buenaventura. Joven, se hizo lancharo y luego se enroló en grupos dedicados a atracar barcos, cuyas mercancías a granel vendía en las barriadas del puerto. Después de pasar una breve temporada en prisión por esos atracos, trabajó en los campos cocaleros que el narcotraficante Milton Zambrano

tenía en Tumaco, a quien traicionó para hacerse de su emporio, apoyado por el hombre fuerte del cártel del Norte del Valle, Diego Montoya. También se lo vinculó con *Jabón*.

En poco tiempo, la muñeca del *W* ya lucía un Rolex de oro puro. Ya no viajaba como empleado en vetustas lanchas, sino poseía su propia flota de barcos: 13 pesqueros con los que hacía cabotaje de cocaína, que colocaba en el mercado estadounidense y europeo y trasladaba para otros traficantes y, para sí mismo, en paquetes que a veces marcaba con una *W*.

La del *W* era una de las redes criminales más operativas en el Valle



del Cauca, en Buenaventura, Cali, Tumaco, Yumbo, Calima, El Darién e incluso en Manta, Ecuador. En la costa del Pacífico poseía laboratorios móviles, cuyos productos transportaba en sus propios barcos y en lanchas *gofast*.

Todavía hasta 2005, *el W* mantenía ese sistema, viviendo en la zona portuaria de Manta, pero cuando negociaba la compra de tres nuevos barcos que sumaría a su flota de trece pesqueros, la Dirección de Investigación Criminal e Interpol (DIJIN) de Colombia lo detuvo en un operativo conjunto con la policía de Ecuador. Se dice que sus ex socios lo traicionaron para quedarse

con su ruta de operación.

## *EL CABALLISTA*

Joaquín Mario Valencia Trujillo era otro de esos “destacados” navieros expertos en el transporte de *oro blanco*. Identificado como miembro del cártel de Cali, tenía empresas como Trinidad, Ltda. y Cía., S. C. S., Gran Muelle, S. A., y Dragados, y Muelles Gaviota, Ltda., todas ellas en operación desde 1980, que se ubicaban entre las más prósperas de Buenaventura.

Joaquín, llamado *el Caballista* por su pasión como criador de purasangres,

con sus compañías del sector marítimo, en barcos de gran calado que zarpaban de Buenaventura y Guapí, transportaba su cocaína y también la de socios como los hermanos Rodríguez Orejuela, Víctor Patiño Fómeque y Helmer Herrera Buitrago. Por muchos años fue “uno de los jefes de más alto nivel” en el transporte marítimo de cocaína desde Colombia, según la FBI.

## LOS GONZÁLEZ RIVAS

Los hermanos Húber y Dagoberto González Rivas eran consignatarios de embarcaciones que operaban

activamente para los narcotraficantes, la guerrilla y los paramilitares. Al principio, desde Colombia entregaban cargamentos por el Pacífico a Estados Unidos y México a cárteles como el de Juárez, el del Golfo y el de Sinaloa; más tarde, debido a la disputa de contrabandistas colombianos por las rutas de la droga y al incremento de operativos de la Armada de Estados Unidos en Colombia, se replegaron hacia Panamá y Costa Rica, donde establecieron su base de operaciones, que describiré con mayor detalle más adelante.

## PUERTO DE MIL BATALLAS

Aun con las eventuales detenciones de navieros, transportistas y marinos al servicio del narcotráfico, en Buenaventura la actividad es intensa y va en ascenso. Si cae un capo, un alfil está a la espera de ocupar su puesto; si éste cae, hay un peón. Apenas se derrumba un rey, se erige un nuevo soberano. Por ello esta Perla del Pacífico, plataforma estratégica para el transporte de droga e inconmensurable fuente de ganancias, es zona en disputa permanente.

A 52 kilómetros de Buenaventura, el litoral de San Juan es un punto importante de cruce tanto de droga que se remite a Panamá para, de Balboa,

embarcarla en viajes continentales o transcontinentales por el Atlántico, como de armas que llegan por Centroamérica y que en ocasiones los narcotraficantes, la guerrilla o los paramilitares reciben como pago en especie.

Los grupos paramilitares, las FARC y las organizaciones surgidas del sicariato de cárteles locales —como *los Rastrojos*, *los Urabeños*, *la Empresa*, *los Diablos*—, se disputan el territorio y la infraestructura para el cultivo, la producción, la transportación y el tráfico de droga, lucha que genera un estado de terror permanente.

*Los Rastrojos*, que manejan el

negocio a grandes niveles y mueven cargamentos por tierra y mar, corredores internos y puntos de salida del puerto, controlan las zonas urbanas del Valle del Cauca, mientras que las FARC recobraron presencia en las rurales. El frente 30 de las FARC está dedicado al narcotráfico —no solamente a la venta de la base de coca sino a cultivarla, procesarla y exportarla— y utiliza los esteros para sacar la droga.

La logística del trasiego de droga se ha ido modificando. Aun hasta mediados de los años noventa se usaban mucho las *gofast*, pero la presencia de las Armadas de Estados Unidos y de Colombia —y el uso de radares para

identificarlas con facilidad— han llevado a la utilización de embarcaciones sumergibles y semisumergibles, que se va haciendo habitual, pues su detección y detención es menos probable —así lo reconoce el Ministerio de Defensa de Colombia—, las cuales pueden navegar bajo el agua incluso a una profundidad de 8 metros y transportar hasta 10 toneladas de mercancía.

Aquí conviene detenerse para explicar cómo *los Rastrojos* atenazaron Buenaventura:

Como referí, en la contienda por el control del cártel del Norte, Diego Montoya y Wilber Alirio Varela, *Jabón*,



constituyeron sendos ejércitos de sicarios: *los Machos* y *los Rastrojos*, respectivamente. A aquéllos los dirigía Oscar Varela García, *Capachivo*, y a éstos Diego Pérez Henao, alias *Diego Rastrojo*, bajo el mando de los hermanos Luis Enrique y Javier Antonio Calle Serna, ambos apodados *los Comba*.

Además de su función principal, que era el sicariato, *los Machos* cuidaban los cultivos de coca tanto de Chocó como los que se extendían hasta la cuenca del río San Juan en la costa, todos de Montoya, y, así también, los cultivos y laboratorios del cañón de Garrapatas, que desde siempre fue su

centro de operaciones; *los Rastrojos*, por su parte, resguardaban los cultivos en parte de Putumayo y otras zonas del Pacífico, como las de San José del Palmar, Puerto Meluk y otras zonas propiedad de Varela.

Con la detención, en 2007, de Diego Montoya y de *Capachivo*, su jefe de sicarios, en 2008 Varela se erigió como el jefe del cártel del Norte del Valle, y quizá lo seguiría siendo, de no ser porque, meses después de la aprehensión de Montoya, murió asesinado a manos de sus propios hombres.

“A rey muerto, rey puesto”: con el asesinato de *Jabón*, sus otrora jefes de

sicarios, los hermanos Calle Serna, se hicieron del control de Valle, de Buenaventura y de su puerto. Implacables con sus enemigos y con quien interfiriera en sus negocios, expandieron su área de coordinación de tráfico marítimo incluso a las áreas de presencia de la guerrilla.

Si sus ex jefes tenían comprados los servicios de militares, ellos cooptaron a miembros de la Armada para la protección de contenedores y barcos con droga. Operaron de la misma manera que con Asprilla, esto es, mediante empresarios náuticos, dueños de embarcaciones, compañías pesqueras, madereras, importadoras con transporte,

infraestructura y permisos legales para el comercio internacional.

Como transportaban la droga de traficantes distintos, los paquetes se marcaban de diferente manera. *los Comba*, por ejemplo, utilizaban símbolos de animales, como la figura de un conejo, para identificar los embarques de su propiedad.

En un estudio del Consejo Internacional de Industria Suecanir, la Asociación Nacional de Empresarios en Colombia (ANDI) y la Fundación Ideas para la Paz (FIP) se detalla la estructura de *los Rastrojos* para controlar la ciudad de Buenaventura:

No hay ninguna bacrim [banda criminal] en

Buenaventura que sea capaz de competir con *los Rastrojos*. Su estructura criminal está organizada de tal manera que responde a un orden jerárquico cuasi militar. Alias *Apache 4* y *Apache 5* son la conexión con *Comba*, y debajo de ellos están alias *Trenzas* y *Firmas*, quienes son el puente directo entre miembros de la Armada en Tumaco y quienes les pagan unos 5 millones de pesos al mes para que les autoricen el paso de embarcaciones cargadas con droga. *Apache 4* fue capturado en octubre de 2010, y al parecer está revelando información importante [...] El encargado de Buenaventura es alias *el Quemado*, siguiendo en el mando *Wicho* o *William*, luego Israel Valencia, alias *Don Ira* y alias *Sindy*. En orden descendente, en la cadena siguen *Bola 8*, *Los*

*Hermanos Bustamante* y *Los Hermanos James*. Se sabe que el anterior líder del grupo en la ciudad, alias *Malabas*, fue asesinado por las FARC, lo que puede estar generando el aumento de desapariciones por retaliación.

Hasta el momento, *los Rastrojos* no han intentado establecer el control en las estructuras delincuenciales de la capital del departamento, las cuales se dedican a operar, pero no responden directamente a la cabeza del grupo sino por subcontratación indirecta, sin interés de establecer cierta disciplina como en los barrios de Medellín. Al no ocurrir esto, la violencia se desborda como ha venido pasando en Cali. Si *los Rastrojos* no patrocinan a los grupos de delincuencia común, éstos después no pueden retarlos ni generar rivalidades y

competencias por tratar de llegar a más altas posiciones dentro de la escala de la organización, lo cual les facilita el dominio en la región. Desde la captura de *Apache 4* se han incrementado las peleas entre bandas posiblemente por llenar los vacíos de poder que quedan con las capturas que se han realizado.

*Los Rastrojos* están utilizando el cambio constante de sus líderes para evitar ser capturados [...] La organización rota sus cabecillas cuando son identificadas por las autoridades, haciendo que en muchos casos se capture alguien que ya no ejercía el cargo [...] El grupo compra uniformes camuflados a las Fuerzas Militares y en las zonas rurales los utilizan, lo mismo que las armas, pero cuando

se desplazan por la ciudad se visten de civiles, para mantenerse en la clandestinidad. En el campo están dedicados a cuidar los cultivos y los cristalizaderos y no se enfrentan a las tropas del Ejército: según lo narrado en una entrevista llevada a cabo en octubre y noviembre de 2010 a miembros de la fuerza pública, apenas sienten su presencia, huyen como ocurrió a finales de 2010 en un campamento ilegal donde entraron miembros de Infantería de Marina y encontraron el café caliente.

*Los Rastrojos* tienen hoy a *los Urabeños* como sus enemigos más potentes al asecho de ocupar la codiciada plaza de Buenaventura, su puerto y afluentes. Con un origen,



estructura y modo de operar similar al de *los Rastrojos*, *los Urabeños*, liderados por Darío Antonio Usuga, *Otoniel*, un ex jefe paramilitar, tienen mayor presencia en las regiones portuarias cercanas a las costas del Caribe, como Cartagena y Antioquia. A éstos se los ha relacionado con el excarcelado Víctor Patiño Fómeque, influyente en el sector portuario y pesquero. Los envíos de cocaína que remesan *los Urabeños* tienen como destinatarios grupos mexicanos como *los Zetas*. Uno de esos cargamentos, con mil 65 kilogramos de cocaína pura, por ejemplo, se envió a puertos mexicanos en el *San Judas Tadeo*.

La lucha entre *Rastrojos* y *Urabeños*, paramilitares y las FARC por Buenaventura arreció en 2010, con más de 100 asesinatos —en octubre, en la zona aledaña al puerto, se detonaron dos granadas—, cifra que se duplicó al año siguiente —en marzo estalló un carro bomba—. Varios cuerpos aparecieron flotando en el mar. La violencia en esta región porteña no da tregua. Human Rights Watch documentó el desplazamiento de más de 13 mil personas tan sólo en el año 2013 a causa de tal disputa.

*AL CAPONE* MEXICANO, INFLUYENTE EN  
CAUCA

En febrero de 2013, las autoridades de Estados Unidos le dieron al mexicano Joaquín Guzmán Loera el estatus de “enemigo número uno” de ese país, apelativo que sólo una vez se usó, en los años treinta, para definir a Alphonse Gabriel Capone, *Al Capone*.

Con la detención de influyentes navieros como Durán, y posteriormente de los hermanos Calle Serna, a la sazón mandos superiores de *los Rastrojos*, el *holding* del Capone mexicano incrementó su intervención en la zona portuaria y las regiones de Cauca, Chocó y Nariño, colindantes con el Pacífico, para negociar desde la cosecha de coca y la operación de laboratorios y

*cocinas*, hasta la logística para el envío de cargamentos de pasta de coca y de cocaína procesada por los puertos del Pacífico y buena parte del Atlántico.

En Colombia se identifica al cártel de Sinaloa como dueño de barcos pesqueros que salen de Buenaventura cargados de cocaína, pero también de submarinos o semisumergibles que se desplazan desde Colombia y que vienen desde el trecho del río Amazonas. Otros cargamentos se bajan por la costa del Pacífico, pasando por el cañón de Garrapatas y los ríos y costa de Chocó.

El cártel mexicano afianzó sus negocios en Colombia gracias también a sus amplias redes de lavado de dinero

en este país, y a operadores con amplia experiencia en ese modelo de *negocios*. Sólo un botón de muestra: en agosto de 2011 se identificó a Dolly Cifuentes Villa, *la Meno*, como la socia encargada de la red de prestanombres para lavar dinero del cártel en Colombia, Panamá, México, Brasil y Estados Unidos. Para Dolly, madre de Ana María Uribe Cifuentes —sobrina del ex presidente Álvaro Uribe Vélez—, el negocio no era nuevo: su hermano Francisco fue el piloto personal y hombre de confianza de Pablo Escobar.

Además de Dolly, otros miembros de la familia Cifuentes fueron identificados como supuestos lavadores

de dinero para el cártel sinaloense, como sus hermanos Alexander y Jorge Milton, y su cuñada María Patricia Rodríguez Monsalve, la viuda de Francisco. Jorge, el *JJ*, aparece como uno de los principales proveedores de cocaína para el cártel de Sinaloa, y su operador en Colombia, Ecuador, Panamá, México y España.

En 2013, una investigación de las autoridades estadounidenses identificó 11 casas de bolsa colombianas que lavan dinero para el cártel de Sinaloa, con divisas giradas entre Estados Unidos, Panamá y aun Hong Kong.

Incluso tras la reaprehensión, en febrero de 2014, de Joaquín Guzmán

Loera, los negocios del cártel mexicano en el tráfico náutico de drogas continuaron viento en popa.

## LA CUOTA

Por cada embarque que se incauta, centenares llegan a buen puerto. Como expuse en el capítulo 1, en ocasiones los propios traficantes filtran la información, y aun dejan que se atrapen pequeños cargamentos para que las autoridades cubran su cuota de incautaciones. En Buenaventura también se cubre esa cuota. Por ejemplo, en agosto de 2010, las autoridades

decomisaron 58 kilogramos de cocaína ocultos en el *MSC Andrés*, atracado en el muelle 8. La información había sido filtrada.

Como se ha visto, Buenaventura es un modelo de puerto controlado por el narcotráfico. En él se muestran las diversas caras y eslabones de ese multimillonario negocio: los *holdings* y villas de narcotraficantes contra los más de mil bonaverenses encarcelados en distintos países por haber sido detenidos en embarcaciones cargadas con cocaína (nada más en Estados Unidos están presos alrededor de 800 pescadores de Buenaventura): la mayoría declaró que no sabía nada de la carga, que la coca se



introdujo con el método del *gancho ciego*.

De cualquier manera, la cara más vulnerable del negocio son, pues, los pescadores, marinos, estibadores, agentes aduanales asesinados o que desaparecen. El asunto alcanza tal magnitud que se creó la Red de Desaparecidos y Cadáveres de Buenaventura, que contabilizó, sólo entre 2006 y 2012, alrededor de 400 casos en una población de 362 mil habitantes; en 2013, hubo 61 casos de desaparición forzada y más de 80 asesinatos; en 2014, la violencia recrudeció: en los primeros meses del año ya se habían acumulado más de 150

asesinatos; en algunos casos, las víctimas aparecieron descuartizadas flotando sobre las aguas. Hay otras cifras negras que hablan de que son más de 6 mil las personas asesinadas en Buenaventura en la última década.

A pesar de los riesgos, en una economía marcada por el narcotráfico, con una tasa de desempleo de 65%, y donde el 70% de la población que labora legalmente gana menos del salario mínimo, la mayoría de sus hombres, viejos y jóvenes, tienen una sola expectativa: manejar una lancha, tripular una embarcación y *coronar* algún embarque.

# 4

Mafia mexicana,

# LAS RUTAS DE LOS ARELLANO, MODELO DE ORGANIZACIÓN NÁUTICA

El cártel de Tijuana, fundado en los años ochenta por los hermanos Arellano Félix, marcó la historia del narcotráfico mundial y, particularmente, desarrolló un modelo y una organización que aún hoy aplican las mafias mexicanas y sus asociados internacionales para traficar drogas vía marítima. Desde los años noventa, cuando se erigieron como uno de los mayores traficantes de cocaína del mundo, crearon y monopolizaron una red para operar las rutas a través del Pacífico: de Colombia a Tijuana y la costa oeste de Estados Unidos, en

importantes puertos como San Diego y Long Beach.

Su emporio se forjó tras la detención de Miguel Ángel Félix Gallardo —en 1989—, iniciador del cártel de Guadalajara, y se expandió a partir de que el tío político de los Arellano, Jesús Labra Avilés, *Chuy Labra*, lugarteniente de aquél en Tijuana, les heredó la plaza. Aunque de uno y otro aprendieron las negociaciones con sus proveedores de cocaína colombianos, fueron ellos los que, con sus delegados, estrategas y colaboradores expertos, hicieron de esa franquicia un negocio multimillonario capaz de comprar los servicios y la protección de todo tipo de autoridades:

desde los policías de a pie hasta los altos mandos de la milicia mexicana y, en el sector náutico, autoridades civiles y navales, durante más de 20 años, concretamente, hasta 2006, cuando se dio la captura de Francisco Javier Arellano Félix, *el Tigrillo*.

Los remanentes del cártel de Tijuana y otras organizaciones criminales que trafican drogas hacia Estados Unidos por el Pacífico norte mexicano aún utilizan esas mismas rutas, con el mismo *modus operandi* —que replicaron sus principales opositores y acérrimos enemigos, como los del cártel de Sinaloa—, y los últimos herederos de aquéllos siguen cobrando *derecho de*

*piso* a los traficantes. En diciembre de 2006, cuando Felipe Calderón Hinojosa anunció su guerra contra el narcotráfico, los informes del gabinete de seguridad identificaban al cártel de Tijuana, junto con el del Golfo y el de Sinaloa, como las tres organizaciones más poderosas que operaban en México, los dos primeros, férreos antagonistas del tercero, por lo menos hasta febrero de 2014, cuando su comandante, Joaquín Guzmán Loera, fue reaprehendido, luego de 13 años en fuga.

Aun con sus líderes originales presos, como Benjamín, Francisco Javier y Eduardo, o muertos, como Ramón (en 2002) y Francisco Rafael

Arellano (en 2013), la organización criminal de los sinaloenses Arellano se identifica en el ámbito náutico como una de las que desde mares y puertos del Pacífico mexicano, si bien ahora asociada con otros grupos, aún trafica fuertes cantidades de embarques de droga.

Pese a la guerra oficial de Felipe Calderón, los Arellano —la Organización Arellano Félix (OAF), como la denominó la Administración Federal Antidrogas (DEA)— sobrevivieron, como los demás cárteles mexicanos. En la actualidad, varios documentos oficiales de la FBI de Estados Unidos consigna la posibilidad



de que Enedina Arellano, contadora pública de carrera, opere como cerebro de la organización. Desde 2008 su hijo Luis Fernando Sánchez Arellano, *el Ingeniero* o *el Alineador*, había tomado el control, como el heredero del cártel fundado por sus tíos, organización criminal en la que estaba activo pero con un “bajo perfil” por lo menos desde 2002, según indagatorias oficiales del gobierno mexicano. Aunque en junio de 2014 Luis Fernando Sánchez Arellano fue detenido en un restaurante en Tijuana (mientras veía el partido de la Selección Mexicana contra Croacia en el Mundial de Brasil), bajo los cargos de narcotráfico, extorsión, secuestro y

homicidio, siguen en pie algunos de sus negocios y empresas fachada que lavan dinero, de modo que el rastro Arellano se percibe por las líneas que la cocaína deja en su tránsito por el Pacífico.

## EMPORIO NÁUTICO

Desde muy joven, Benjamín Arellano, *el Min*, supo cómo se hacían las negociaciones. En Guadalajara conoció y fue secretario particular de Javier Caro Payán, narcotraficante que a mediados de los años setenta recibía cocaína de Colombia para remitirla a Estados Unidos —el propio Benjamín

supervisó envíos a San Diego y a Los Ángeles— y a Canadá. A éste se le atribuye la conducción del cártel de Tijuana desde 1986 hasta el 9 de marzo de 2002, cuando fue detenido, periodo en el que su familia, proveedora de cocaína en América, se consolidó como la organización más fuerte. Por sus ganancias, las autoridades hacendarias de Estados Unidos y la DEA les atribuían el lavado de “cientos de millones de dólares estadounidenses”.<sup>1</sup>

En los años ochenta, la familia Arellano Félix se asentó en Tijuana, Baja California, ciudad conocida como *la esquina de México*, o *la puerta de México*, donde estableció su principal

centro operativo y financiero, incrustado en la economía formal de manera directa o por medio de prominentes empresarios implicados en sus redes de lavado de dinero, y de *narcojuniors* reclutados para la mafia por sus pares Fabián Martínez González —hijo de un respetado médico—, cuyo gusto por la sangre le ganó el mote de *el Tiburón*; Arturo Everardo Páez, *el Kitty* —quien también enrolaba jóvenes pandilleros de Tijuana y San Diego— y Alfredo Miguel Hodoyán Palacios, *el Lobo*.

Además de fuerte, al cártel de los Arellano se le identificaba como uno de los más brutales del mundo. Solía disolver en bidones de productos

químicos, o quemar en el desierto, los cuerpos de sus enemigos. A Benjamín Arellano Félix, alias *el Señor, el Min, el 76, el 7-7, el MK, el Licenciado Sánchez* o *Licenciado Alegría*, su líder en la década de 1990, se le imputa la autoría intelectual de centenares de homicidios, entre ellos el del cardenal Juan Jesús Posadas Ocampo, en 1993, en Guadalajara, además de secuestros y extorsiones, lo mismo que sobornos de autoridades civiles y militares.

Él daba las instrucciones a los demás miembros del círculo al que denominaban *consejo de jefes*, en el que estaban incluidos sus hermanos Ramón, Eduardo y Francisco Javier, así como

lugartenientes y socios como Manuel Aguirre Galindo, *el Caballo*;<sup>2</sup> Jesús Labra Avilés, *el Chuy*; Ismael, *el Mayel*, y Gilberto Higuera Guerrero, *Gilillo*; Efraín Pérez Pasuengo, *el Efra* o *el Bocho*, guardaespaldas de Benjamín Arellano Félix; Jorge Aureliano Félix, *el Macumba*, *Ocho Cuatro* o *la Matusa*; Rigoberto Yáñez Guerrero, *el Primo*; Fabián Martínez González, *el Tiburón*, uno de los más sanguinarios *narcojuniors* y uno de los jefes de sicarios de la organización; Arturo Everardo Páez, *el Kitty*; Armando Martínez Duarte, *el Loco*, y David Barrón Corona, *el CH*, participe, en noviembre de 1997, del atentado al

periodista Jesús Blancornelas.

En la estructura más alta del consejo, como principales operadores encargados de recibir y distribuir la droga, los Arellano tenían a los hermanos Ismael y Gilberto Higuera Guerrero, y al primo hermano de ambos —de ahí su mote—, Rigoberto Yáñez Guerrero, quienes coordinaban la entrada de embarques de cocaína colombiana (también fueron pioneros en explorar el mercado peruano, en la actualidad, uno de los principales abastecedores de droga de la mafia mexicana), para lo cual desarrollaron una logística que durante largo tiempo funcionó como la maquinaria de un

reloj: pese a que tenía sus propios barcos y yates, el cártel también contrataba embarcaciones de todo tipo, con capitanes y tripulación incluida, cuyos arrendadores ocasionalmente traficaban sus propios, modestos, embarques de cocaína, aunque, de acuerdo con la regla de oro del cártel, debían pagar derecho de piso.

El cártel de Tijuana manejaba a gran escala el tráfico de cocaína proveniente de Colombia, además de mariguana, éxtasis y otras drogas sintéticas transportadas desde Europa. Los colombianos les surtían —en buena parte por vía marítima— la cocaína o, asociados, la contrabandeaban hasta



Estados Unidos, provista por el poderoso cártel de Cali, y luego por el del Norte del Valle del Cauca; también les vendían droga algunos miembros de las FARC e incluso los narcotraficantes que financiaban a los grupos de autodefensa (opositores a estas fuerzas), la que el cártel de los Arellano introducía por las franjas fronterizas de Tijuana y Mexicali en barcos, botes, yates, aviones privados, helicópteros y aerolíneas comerciales, vehículos particulares, tráileres e incluso por túneles, acondicionados con iluminación y rieles para trasladar los cargamentos.

Para su estructura de negocios reclutaron navieros, armadores,

capitanes, pilotos, oficiales; en fin, empresas y tripulaciones completas, y se infiltraron en la Armada y en la marina civil: de manos de funcionarios recibían los informes que señalaban barcos que trasladaban droga para que les cobraran el derecho de piso. No había narcoembarcación que no pagara impuesto a los Arellano. Hoy, según fuentes del gobierno estadounidense, la marítima es una de las vías que le siguen reportando ingresos a la organización.

Las travesías a las que me referiré a lo largo del capítulo desvelan la forma de organización que el cártel empleó para traficar la mayor parte de la cocaína que consumían Estados Unidos

y gran cantidad de adictos de otras regiones del mundo a lo largo de más de dos decenios por los mares y las costas del Pacífico.

Los tripulantes de estas travesías son: Ismael Higuera Guerrero, *Mayel*; Gilberto Higuera Guerrero, *Gilillo*; Rigoberto Yáñez Guerrero, *el Primo*; Aldo Ismael Higuera Ávila, *Mayelito*, primogénito del primero; Carlos González Félix, alias *Mijares* o *Andrés Lucero Mijares*; Armando Pineda, *Capitán Mantarraya*, que reclutaba colegas y tripulaciones para el cártel; Óscar Eduardo Gómez Angarita, *el Ronco* o *Jony el Colombiano*, y Ricardo Rodríguez, *el Pato*, especialista y

operador de la logística, respectivamente, en el tráfico marítimo de drogas, este último, hombre de confianza del *Mayel*; Sergio Rodríguez, *la Gorda de Manzanillo*, ingeniero y capitán, clave para la organización en tanto que tenía a su cargo recabar información para planear las rutas más seguras, indagar las coordenadas donde había vigilancia de las armadas mexicana y estadounidense, y conseguir embarcaciones sustitutas en situaciones de emergencia; Guillermo Millán, ingeniero, capitán y empresario naviero con sede en Mazatlán, Sinaloa, y Luis Octavio López, *el Mandilón*, también capitán.

## OPERACIÓN *PÁMPANO*

El *Pámpano*, un tiburonero registrado en Ensenada que transportaba cocaína por aguas internacionales desde el Pacífico sudamericano hasta Ensenada, fue detenido en uno de sus viajes. Para liberar a la tripulación y el barco, funcionarios de la Procuraduría General de la República (específicamente, de la Fiscalía Especializada en Atención a Delitos contra la Salud, PGR-FEADS) le exigieron al cártel una cuantiosa suma.

En marzo de 2000, en una oficina de la calle Durango de la colonia Roma, en la ciudad de México, frente a la glorieta

de La Cibeles, *el Primo*, que es conocido como empresario, se hace llamar Gerardo Fernández y utiliza una importadora y exportadora fachada: Coesa, con 15 empleados, recibe la llamada de *Jony el Colombiano*, quien lo pone al tanto de la detención del buque y su tripulación, y de las pretensiones de los funcionarios de la PGR:

—Mira, el asunto está así: el ingeniero Millán dice que lo del barco lo arregla él, pero que *el Mandilón* se las arregle solo y dé la cara por la tripulación, aunque al *Mandilón* se le debe todavía un dinero de los otros viajes. ¡Y sí se le debe!, ¿te acuerdas?:

pues ahora lo necesita para arreglar su problema.

—Pero es mucho, déjame ver si *el Mayel* lo autoriza. Llámame en 10 minutos —responde Rigoberto, *el Primo*, como todos le llaman.

*El Mayel* no pone reparos: acepta que éste disponga del dinero y se lo entregue al abogado y a Miriam, la esposa del capitán Luis Octavio, pero con una condición: que en cuanto Millán salga de la PGR la demande por la detención “ilegal”, que alegue que en la embarcación nunca encontraron cocaína. Rigoberto y *Jony el Colombiano* acuerdan encontrarse.

Éste es joven: treintañero —

aparenta menos edad—, delgado, de 1.60 de estatura, moreno claro y de piel tersa. Usa bigote bien recortado y corte de cabello tipo militar. Es un hombre seguro. No sólo es la mano derecha del hombre fuerte de los Arellano, *el Mayel*, sino los ojos y los oídos del cártel en la ciudad de México y en varias de sus plazas importantes, como el Estado de México, Jalisco, Michoacán y Morelos.

*El Primo* llega a donde lo espera Gómez Angarita, le entrega un sobre con la cantidad acordada y le repite las indicaciones del jefe. Después, *Jony el Colombiano* se encuentra con Miriam, quien recibe el dinero y, con su abogado, se va en busca de los



funcionarios de la PGR para pagarles lo convenido. A las 6 de la tarde, todos los tripulantes del navío están libres y de camino a sus casas.

Días después, Millán se encarga de liberar su barco, de igual manera, pagando el precio impuesto por los mismos funcionarios. Oficialmente dirán que no había indicios de droga.

—Si *el Primo* me hubiera dicho lo relacionado con la detención del *Pámpano*, mi contacto hubiera hecho lo necesario para que se hiciera una investigación en la que se reflejara que la tripulación no tenía responsabilidad; de esta forma, los hubieran dejado libres sin necesidad de pagar los 70 000

dólares —alardea Sergio Rodríguez.

—Ni tampoco los otros 15 000 o 30 000 dólares que pagó Millán para que liberaran la embarcación —comenta *el Mandilón*.

Así, en buena medida gracias a la operación del *Primo*, el cártel Arellano subsanaba los incidentes marítimos: con una parte de sus dividendos para los funcionarios. Así, de uno u otro modo, sus cargamentos llegaban a buen puerto.

*El Primo*, que despachaba en una espaciosa y moderna oficina de pisos alfombrados, amplios ventanales y suntuosos muebles, contaba entre sus contactos con agentes y funcionarios del Aeropuerto Internacional de la Ciudad

de México. Era el responsable, además, de las “relaciones públicas” y de pagar los sobornos a funcionarios de toda laya, en especial a la gente de la FEADS y al personal de la Policía Federal Preventiva (PFP) asignada al aeropuerto.

Ante los miembros del cártel, se jactaba de sus influencias en la fiscalía. Incluso en alguna ocasión, cuando *el Mayel* y su gente se encontraban en un departamento de Costa del Sol, en Ensenada —uno de los inmuebles que éste renta para sus operaciones—, *el Primo* tenía a todos boquiabiertos mientras les contaba que esa Semana Santa le había mandado decir al “secretario” que “calmara la bronca que

había en Tijuana por la muerte de los investigadores de la FEADS”, cuyo reporte oficial fue, inicialmente, que murieron por un accidente de tránsito. En Baja California abiertamente las muertes se le atribuían al cártel (y fue hasta años después, durante el cambio de sexenio, cuando judicialmente se les fincó responsabilidad por tales crímenes).

—Y el secretario —aseguraba Rigoberto— me mandó decir que entendiera la situación, que ya va a mermarse la bronca en Tijuana. Y que también va a poner gente de la FEADS para controlar la plaza de Ensenada, porque ya en Tijuana está controlada.

*El Mayel* les confió que el contacto en la fiscalía era el secretario del fiscal, su “mano derecha”.

## COMPRANDO EMBARCACIONES

A casi un mes de que la Armada interceptó al *Pámpano* y a unas semanas de que fue liberado, el cártel ya planeaba crear una empresa legal para operar y agenciar barcos, lo cual entusiasmó al *Mayel*, a pesar del descalabro del *Pámpano*.

Aunque *el Mayel* le tenía confianza a Millán, ni a él ni a su gente les gustó que cuando le detuvieron el *Pámpano* no

quiso dar la cara por el capitán *Mandilón* ni por la tripulación, lo cual fue materia de muchas conversaciones entre los miembros del cártel durante las semanas subsiguientes, en las reuniones en la oficina del *Primo* y en las comidas que éste hace en el Vips de las calles Durango y Salamanca, a unas cuadras de su oficina.

En cambio, *el Mandilón* se volvió más cercano al grupo. Cuando estaba detenido, ya se veía pasando en la prisión muchos años, quizá el resto de su vida. Por eso desde que lo liberaron estuvo muy agradecido con la organización y dejó claro que sólo trabajaría para ellos y con más empeño.

En las siguientes semanas ayudó a *Jony el Colombiano* a enganchar capitanes de barcos y marinos.

Por eso estaba dedicado de lleno a la nueva empresa. Hacía los depósitos bancarios de los adelantos para la compra de embarcaciones y trabajaba en una carta de navegación para ampliar las rutas del cártel. Estaba emocionado: se miraba navegando al frente de grandes buques y, en tierra, feliz a bordo del automóvil deportivo rojo que le fio Jorge Guevara, *el Puto*, hermano de su amigo *Manuelito*: Emmanuel Guevara.

Luis Octavio López ganó, pues, importancia en los nuevos planes del *Mayel*; por lo pronto le encargó que

negociara la adquisición del *Tolteca* con un capitán llamado Manuel, con quien tenía en sociedad una planta procesadora de camarón en Guaymas. Planeaban que la compraventa del barco se formalizara en una notaría de Ensenada, arreglada por *el Ingeniero*.

Moisés Robles Vizcaíno, *el Ingeniero*, pulquérrimo, con porte de hombre de negocios, invariablemente vestido de traje, bien peinado, con las gafas siempre limpias y un léxico formal de ejecutivo financiero, era uno de los encargados de manejar a los testaferros del *Mayel*. Llevaba el control financiero, el papeleo y la escrituración de todos los bienes muebles, inmuebles,



empresas que adquiriría el cártel en el grupo que lideraba *el Mayel*.

En tanto se avanzaba en el proyecto de la naviera, poco a poco se ampliaba el círculo de capitanes y marineros que trabajarían en los barcos que traficaban mariguana de Michoacán y Sinaloa a Ensenada por el Pacífico y cocaína colombiana por aguas internacionales. Algunos de ellos tenían sus propias embarcaciones —barcos, barcazas y lanchas—, y otros, también negocios de compra y venta de pescado, lo que era ideal, pues la mayoría de las embarcaciones que aún a la fecha se utilizan para trasladar droga son barcos de pesca, que para sus labores contratan

poco personal y, además, son más fáciles de avituallar que un buque o un carguero de grandes dimensiones. El costo de una de esas embarcaciones oscila entre los 250 000 y los 400 000 dólares, pero puede transportar hasta 20 000 kilogramos de cocaína en cada viaje, o poco más, lo que llega a generar ganancias de 1 200 000 dólares por embarque, sólo por transportar la carga, ya considerados el pago a la tripulación y los sobornos a los funcionarios.

Como parte de la nueva empresa, *el Mayel* y Millán se asociaron para comprar *La Paloma*, embarcación de un estadounidense, ubicada en un astillero de Mazatlán. El barco, en buenas

condiciones, tenía licencia de pesca y capacidad para cargar 20 toneladas. Millán y *el Mayel* irían a 50% en la sociedad y la embarcación quedaría a nombre de la naviera, que se encargaría de la administración, y, como representante del *Mayel*, el ingeniero Robles.

En Manzanillo se reunieron con el comisionado del dueño, acordaron el precio de la embarcación y la forma de pago. En los días siguientes darían un primer anticipo de 150 000 dólares, con el que la naviera podría iniciar las reparaciones y el avituallamiento en el astillero de Mazatlán, todo lo cual se negociaba cuando el *Pámpano*, en su

tercer viaje para el cártel, fue abordado por la Armada de Estados Unidos.



Por lo menos desde 1995 y aun hasta 2001, *el Primo* fue el principal coordinador del cártel en la ciudad de México, el operador financiero de la organización en la capital y en toda la zona centro del país, y el contacto con los traficantes colombianos; por su eficiencia, fue una de las piezas clave para que el cártel de los Arellano Félix llegara a controlar el flujo de cocaína colombiana, mariguana y otras drogas a través de las ciudades mexicanas de

Tijuana, Mexicali y Ensenada hacia Estados Unidos. Coordinaba también la recepción de drogas sintéticas — pastillas y éxtasis— llevadas de Europa a México por hombres como Gustavo Quezada Rodríguez o Ernesto Labra Pompa, *el Mastodonte*, que también ayudaba a localizar cargamentos cuando éstos se “perdían” en su tránsito náutico.

*El Primo* organizaba la entrada y la salida de los cargamentos, mínimo de cinco a 10 toneladas por embarque, por mar y por aire. Si los colombianos entregaban la coca en aguas internacionales a la altura de Oaxaca, *el Primo* coordinaba las entradas a puertos mexicanos y su envío hacia el norte. Una

buena parte se remitía en lanchas a las costas de Michoacán, donde la recibía Salvador López, *el Chavo* o *Elena*, que a su vez la internaba hasta el poblado de Tepalcatepec, en la sierra michoacana, donde estaba una pista aérea “legal” a nombre de Carlos Francisco Cázares Beltrán, *el Quemado*, *Ernesto* o *el Gordo*, usada por lo menos desde 1997, primero para bajar sólo cocaína, aunque tras una reunión cerca de Otay, éste negoció con *el Primo* que también trabajarían con la mariguana que le enviaría de Michoacán.

*El Quemado*, prestanombres y lavador de dinero del cártel, recibía protección y pagaba a militares para que

no se revisaran los aviones que despegaban de la sierra de Michoacán rumbo a San Vicente, en Ensenada, Baja California, donde el cártel tenía una pista de aterrizaje que coordinaba Pérez Pasuengo, *el Efra*.

Ya en la pista, la droga colombiana que *el Chavo* recibía del *Primo* y reenviaba para Ensenada se llevaba hasta La Bufadora —espectacular cueva marina en la que el agua choca con las rocas y, al bajar a la cueva y combinarse con el aire que expulsa a propulsión se eleva a más de 30 metros: es entonces cuando parece bramar—, donde la esperaban ya los choferes de las *cámpers*, ya los lancheros que la

trasladarían 35 kilómetros mar adentro, en ocasiones coordinados por el propio *Chavo*, que, como conocía las rutas a Estados Unidos, recibió del *Mayel* la comisión para pasar la cocaína desde Ensenada. Como *el Chavo* era un operador eficiente, astuto y disciplinado, el jefe también lo enviaba a Perú a establecer contactos y cerrar tratos para que desde allí los productores locales les mandaran cocaína.

Los Arellano tenían a policías estatales y federales, además de militares, comiendo de su mano, o, mejor dicho, en sus nóminas. Policías de la Federal de Caminos se encargaban de



brindarles seguridad y de custodiar sus *cámpers* cuando en éstas se cargaba la droga para llevarla a las bodegas aledañas al entronque de la carretera de La Bufadora a Ensenada. Su colaboración era estratégica para la organización. Por ejemplo, en un tiempo en que hubo presión desde el Distrito Federal para que se “reforzaran los operativos”, los policías acordaban previamente con *el Mayel* la zona donde los llevarían a cabo para que el cártel descargara su droga en otras áreas; así, si los policías se centraban en la zona de El Sauzal, los narcotraficantes descargaban en las playas de La Bufadora, punto totalmente opuesto.

En Baja California, con los policías a su servicio, el propio *Mayel* se daba el lujo de supervisar el arribo de algunos de los barcos que llevaban sus cargamentos de droga. Junto con Efraín Pérez y su escolta, a veces acompañado también por su primo Rigoberto, desde la playa observaba los operativos de recepción armados por *Jony el Colombiano*. Ocasionalmente, el propio Benjamín Arellano llegaba a observar la eficiente coordinación con la que *el Mayel* ejecutaba estos desembarques.

Los traficantes mexicanos hicieron su refugio la misma zona que en tiempos de las faraónicas expediciones de españoles y portugueses por la que

llamaban *Tierra de Indias*, uno de los principales puertos de abrigo para los galeones llegados de Filipinas: entonces tierra de los yumanos, los navegantes le dieron el nombre de *Ensenada de Todos los Santos*.

Una parte de la droga que se descargaba en las embarcaciones arribadas a Ensenada se enviaba a Mexicali, para que por allí *Gilillo* la enviara a Estados Unidos, y otra más a Tijuana, donde *el Mayel*, que tenía ojos y oídos en cada trecho de la ruta que recorrían los cargamentos que recibía Yáñez Guerrero, se encargaba personalmente, apoyado por *la Matusa*, de coordinar los envíos en un negocio

que iba, literalmente, viento en popa.

## *JONY EL COLOMBIANO*

Óscar Eduardo Gómez Angarita, alias *el Ronco*, alias *Jony el Colombiano*, treintañero, alto y robusto, es uno de los contactos del cártel con los traficantes de Sudamérica. Se coordina con el grupo del *Mayel* para despachar los barcos entre Ensenada y La Paz en su periplo a Colombia.

En Ensenada, *la Bella Cenicienta del Pacífico*, un paraíso visitado por turistas de todo el mundo, *el Colombiano* habita, en uno de los

inmuebles más exclusivos, con vista al mar y seguridad privada las 24 horas, un departamento que en ocasiones es centro de reunión entre él, ya de años convertido en una pieza medular para el contrabando náutico de coca, y los capitanes a quienes convoca para coordinar viajes y definir rutas.



Es el verano de 1995: *el Mayel*, en una de sus fastuosas casas, ubicada en el kilómetro 103 de la carretera Ensenada-Tijuana, una mansión bordeada por altas palmeras donde en ocasiones hace a un lado las armas y los equipos de

comunicación para dorarse la piel frente a la espectacular alberca, recibe al colombiano Omar Londoño, *el Viejo*, quien le presenta a un amigo que a partir de ese momento lo representará en México.

Londoño, claro, es —como referí en el capítulo 2— miembro de un cártel, el de Cali, fundado por los hermanos Miguel y Gilberto Rodríguez Orejuela, de cuyas escisiones nació el del Norte del Valle del Cauca. Londoño provee a los mexicanos —a los antagónicos cárteles de Tijuana y de Juárez— de cocaína, primero como parte del cártel de Cali y luego como del cártel del Norte del Valle.

Años después, la estirpe de Londoño continuará el negocio, suministrando cocaína por igual a organizaciones que en México se disputan el mercado. En 2008, a su primo Armando Londoño Mejía se le identificará como un importante proveedor de droga colombiana con operaciones en el país de origen y en Perú, asociado con el cártel de Sinaloa; será más intrépido que *el Viejo*, pues además de polvearle las narices a estadounidenses, mexicanos y otros americanos, también les mandará cocaína a los europeos.

En estos años de esplendor del emporio Arellano Félix, los amos del Pacífico mexicano, cuando *el Mayel* y

su célula controlan rutas de transporte de droga por el Pacífico, *el Viejo* es uno de sus contactos importantes. Por eso, y porque los Arellano tienen especial interés en cuidarlo, *el Mayel* le asigna como escolta a quien además es el responsable de la vigilancia nocturna de sus casas de seguridad en La Presa —de allí que también lo conocen como *Comandante de la Noche*—: Joaquín Rodríguez Torres, *Chalinillo*.

Éste, cuando está en Baja California y se mueve entre Tijuana, Ensenada y Rosarito, cuida al *Viejo*; cuando regresa a Colombia, se integra de nuevo como escolta del *Mayel*. Casi siempre lo acompaña en sus recorridos, pero si no



están juntos, mantienen comunicación por radio. Es un hombre serio, de 1.85 de estatura, tez blanca, delgado y atlético, cabello negro, frente amplia, grandes ojos, nariz recta y bigote ralo. Viste siempre de sport.

*El Mayel* confía en él al grado de que le encarga recoger en el aeropuerto a sus contactos importantes, como *el Árabe*, quien en una ocasión llegó agasajado por las cinco colombianas que el anfitrión le alquiló por catálogo. (Más tarde, *el Árabe* o *Luis Miguel*, como también le llaman, políglota — habla cinco idiomas—, nacionalizado colombiano, le pagará mal, al desaparecer con 14 millones de

dólares.) Y es que *Chalinillo* no es un escolta cualquiera: tiene pistola de cargo y charola: cobra en la nómina de la Policía Judicial del Estado de Baja California.

Seguimos en ese día de junio de 1995. Londoño llega a la residencia del *Mayel* con un hombre al que presenta como experto en la transportación de narcóticos vía marítima: es Gómez Angarita.



Son muchos los colombianos que viajan a México a cerrar tratos con los *narcos* mexicanos. Entre ellos, además de Omar

Londoño, están Herberth Alberto Cruz Ruiz, alias *Gino Brunetti*; Orlando Sánchez Cristancho, alias *Martín, Orlando Toño*; César Gil; Giovanni Caicedo; Carmelo Arango; Sélimo y su socio, Juan Carlos Ramírez Abadía, *Chupeta; el Mono y el Gordo*, sobrinos y enviados de Helmer Herrera, *Pacho*; Marcos Gil; Manuel Felipe Salazar Espinosa, *el Hoover*, y Juan Diego Espinoza Ramírez, *el Tigre*, sobrino de Diego Montoya, *Don Diego*.

En sus tratos con el cártel de Tijuana, se coordinan directamente con *el Mayel*, y también con *el Caballo* y Jesús Labra Avilés, los otros dos fuertes lugartenientes de los hermanos Arellano.

*El Mayel*, el operador más importante que tienen los Arellano en el negocio del narcotráfico, maneja su grupo, estructurado con una clara división de responsabilidades y jerarquías, que se rige según la antigüedad de los miembros en la asociación y su cercanía con él. Tiene subgrupos, o “brazos”, con funciones previamente determinadas, como las operativas, las ejecutoras, de contrainteligencia, de conexión, de seguridad, etcétera, todos con un mismo fin: el tráfico de droga.

Es 1995. El cártel de Tijuana aún vive un esplendor, recibe carretadas de dinero por la cocaína blanca y pura que

le ofrece a los consumidores, *traída directamente de Colombia*, como si se hablara de la denominación de origen: la champaña de Champagne, el Jerez de la provincia de Cádiz o el coñac de la región sureña francesa del mismo nombre. Lo cierto es que los Arellano Félix no tienen exclusividad sobre ese estimulante, pues Amado Carrillo Fuentes, el poderoso *Señor de los Cielos* (quien morirá en febrero de 1997 durante una cirugía estética), les hace una férrea competencia con la que, muchas veces, proviene de los mismos laboratorios.

Uno de esos proveedores comunes es Orlando Sánchez Cristancho, quien

surte toneladas de cocaína en barco: a los Arellano Félix por el Pacífico, a Amado Carrillo por el Caribe. Orlando maneja también su propia venta y distribución directa en Estados Unidos. Es decir que mientras los Corleone mexicanos y *el Señor de los Cielos* se disputan a muerte las plazas, ambas organizaciones le compran al mismo abastecedor.



Con la recomendación del *Viejo, Jony el Colombiano* se convierte en hombre de confianza del *Mayel*. A partir de entonces se coordina directamente con

*el Primo* para pactar con los proveedores colombianos. Para la planeación se apoyan en Sergio Rodríguez, quien, como he dicho, se encarga de la contrainteligencia; en términos de seguridad, en Carlos González Félix, alias *Mijares*, y ocasionalmente en *el Mayelito*, que vigilan el traslado de la cocaína desde Colombia y la entregan a las embarcaciones mexicanas mediante atuneros o tiburoneros contratados previamente por Sergio Rodríguez y Ricardo Rodríguez, *el Pato*, todos controlados de manera directa por Ismael, el hermano mayor de los Higuera Guerrero, metidos en el tráfico

náutico de droga.

Óscar Eduardo (léase *Jony el Colombiano*) resultó tan eficiente que también lleva una parte de la administración del dinero y las inversiones que el cártel tiene en sociedad con los de Cali y los de Valle a través de transferencias que se realizan vía Panamá y Estados Unidos, para lo que utilizan, entre otras, la casa de cambio internacional, situada en la colonia Clavería, del Distrito Federal, cuyo propietario es el licenciado “Chaboya”.

Pero tales responsabilidades no son cosa fácil. A Gómez Angarita le toca lidiar con problemas que suelen desatar



la ira de los socios colombianos, como cuando Chaboya les dijo que le habían robado una transferencia de un millón de dólares. Dentro de las organizaciones se manejó la versión de un autorrobo. Para apaciguar la tormenta, *el Mayel* suplió la pérdida con otro millón de dólares que remesó por medio de *Giovanni*, también colombiano, llegado a México desde Barranquilla, sólo que éste también desapareció con el dinero.

El asunto provoca la visita a México de un senador colombiano, emisario del narcotraficante Carlos Ariel Charry Guzmán, *el Doctor*, que porta un mensaje para *el Mayel* —en Colombia lo llaman también *Carlos el Médico*, ya

que en una clínica de San Vicente del Caguán atiende a los insurgentes de las FARC heridos o enfermos—. Charry es uno de los asociados del negocio de las drogas de Víctor Suárez Rojas, alias *Jorge Briceño Suárez*, *Mono Jojoy*, miembro del secretariado de esas fuerzas.

*El Mayel* designa a *Jony el Colombiano* para que escuche el comunicado. Se reúnen en una mesa del Sanborns de la calle Parroquia, en la colonia Del Valle de la ciudad de México.

La relación de *Jony* y el cártel mexicano les ha traído mutuos beneficios; para la fecha en que llega

con *el Mayel*, ya tiene amplia experiencia en mover barcos *desayunados* (cargados con droga). Óscar Eduardo había afianzado su experiencia con el aprendizaje de la forma en que deben moverse los embarques en México, al que habían contribuido también los primos Armando Valencia Cornelio, *el Maradona* o *el Juanito*, y Luis Valencia Valencia, ambos originarios de Uruapan, Michoacán, que tienen a su servicio una flota de atuneros para importar cocaína de Sudamérica.

Los Valencia trabajan, asimismo, con armadores y mucho personal o empresarios del sector náutico, uno de

ellos, comerciante del Mercado de Abastos de Guadalajara. Tienen como socio en Colombia a Juan Diego Espinoza, *el Tigre*, un atractivo y bravío joven, cuya pareja sentimental, Sandra Ávila Beltrán, será conocida en México años después como *la Reina del Pacífico*. Su droga —hasta 40 toneladas por mes—, tras navegar por el Pacífico, se descarga en puertos y playas de México para después enviarse a Estados Unidos, donde se distribuye en las grandes ciudades, incluido el corazón financiero de Norteamérica, la ciudad de Nueva York, que está a cargo de Fredy Murcia, *el Flaco*, otro colombiano.

Líderes del cártel del Milenio, con operaciones desde Michoacán, Jalisco y Colima, los Valencia reciben la cocaína no sólo en sus atuneros sino también camuflada en los cargamentos de aguacate, el *oro verde*, que exportan a Estados Unidos desde Michoacán. Son, asimismo, pioneros en el contrabando marítimo de precursores químicos y componentes de drogas (básicos para el negocio del narcotráfico) que importan directamente de China y de otros lugares de Asia. En unos años esta organización se asociará con el grupo de Sinaloa, durante la época en que éste tendrá como dirigente a Joaquín Guzmán Loera.

El emporio Arellano utiliza

esquemas similares a los de los Valencia (los mismos que empleará el cártel de Sinaloa): recurren a otros socios, entre ellos a Pedro Díaz Parada, quien se dice agricultor de aguacates y maíz, pero en realidad es un poderoso capo, fundador del cártel del Istmo, que contrabandea narcóticos por el Pacífico sur de México, particularmente en los litorales de Oaxaca, su terruño, pero que tiene presencia en Guerrero, el Distrito Federal, Chihuahua, Durango, Chiapas y Veracruz. Lo de Díaz Parada, aunque asociado con los hermanos Arellano en el traslado de sus embarques de cocaína, es el contrabando de mariguana que transporta por el Golfo y el Pacífico

desde Guatemala, el Istmo y los estados del sur.

Lo que Gómez Angarita sabe del movimiento náutico de coca lo aprendió no sólo en México; ya en su natal Colombia tenía un negocio de reparación de lanchas junto con uno de sus hermanos, pero éste, que emprendió negocios para transportar cocaína a narcotraficantes de Colombia a México y se hizo de una red de contactos en ambos países, fue asesinado en 1994 por órdenes de Manuel Felipe Salazar Espinosa, *Hoover*, que prefirió matarlo antes que pagarle un adeudo por varias vueltas.

El hermano de *Jony*, que le había

pedido a Arcángel Henao que intercediera ante *Hoover* Salazar para que le pagara sus viajes, ignorando que la amistad entre ambos era mayor que la que Arcángel le profesaba, un día en que se había reunido con Gilberto Rodríguez Orejuela la gente de *Hoover* lo ejecutó. También había ordenado que mataran a Óscar Eduardo, pero en su favor intervino el propio Rodríguez Orejuela, quien buscó a Helmer Herrera Buitrago, *Pacho*, que tenía autoridad sobre *Hoover* desde los tiempos en que comenzó con el cártel de Cali, para que lo convenciera de que le perdonara la vida. Así, Óscar Eduardo, a cambio de renunciar al adeudo, libró la muerte y se



quedó con el negocio de las lanchas y los contactos de su hermano, trabajando de manera más cercana con Luis Murcia, *Martelo*, del cártel de Cali, del grupo *los Esmeralderos*, llevándole cocaína a República Dominicana y, después, a México.

*Hoover*, a quien la DEA calificó como un narcotraficante de mucho peso que se movía entre Colombia —había formado parte del cártel de Cali—, Panamá —estableció ahí su propia organización para controlar directamente los envíos de coca— y México —adonde la remitía, además de Estados Unidos— tanto por el Pacífico como por el Atlántico para

organizaciones como el cártel de Tijuana y la de los Valencia, era el mismo que abastecía los atuneros de éstos.

Por Gino Maglioni, mano derecha de Sánchez Cristancho y operador en México, *Jony el Colombiano* sabe del poder de los Arellano Félix, y piensa que podrían recomendarlo con ellos. Se entusiasma porque se hablaba de “lo buena que era la organización de los Arellano”, así que le insiste a Sánchez Cristancho para que lo introduzca, y éste acepta: hace la recomendación a través de Omar Londoño, quien prácticamente vivía entre Tijuana y Cali, y así *el Viejo* lo invita a “una reunión” en Tijuana. Se

encuentran, y de allí lo lleva, como ya describí detalladamente, a conocer al *Mayel*.

*Jony* entra en la mafia mexicana con el pie derecho. En los siguientes años será el alfil para el tráfico marítimo de cocaína de una de las organizaciones más poderosas del mundo.

## DOS PERSONEROS DE LOS ARELLANO

### *Mijares*

*Jony el Colombiano* no es el único que tiene funciones estratégicas en el tráfico marítimo de droga en la organización de los Arellano: el ya citado Carlos

González Félix, *Mijares*, es, en ese sentido, otro de los personajes importantes.

González Félix, ex escolta de Ernesto Ruffo Appel, gobernador de Baja California de noviembre de 1989 a octubre de 1995, y ex director de la penitenciaría de La Mesa, el Centro Estatal de Readaptación Social (CERESO) de Tijuana, en el cártel no sólo es el principal guardaespaldas del *Mayel*, sino, en parte, el operador de la logística del contrabando marítimo de cocaína. Coopta navieros y tripulantes, coordina capitanes —a su mando están algunos de los que trabajaban para el cártel, como *la Gorda de Manzanillo*—,

contrata y vigila barcos, y administra algunos de la organización; además, sirve como testaferro de compañías fachada, como la Pesquera Lucero.

En mayo de 1998, *Mijares* será detenido junto con Aldo Ismael Higuera Ávila, *el Mayelito*, y recluido en el Centro Federal de Readaptación Social (CEFERSO) de Almoloya de Juárez, La Palma, pero ambos saldrán en poco tiempo, después de que el cártel pague los sobornos por sus liberaciones. En cuanto esto sucede, *el Mayel* lo instruye para que mantenga un “bajo perfil”, es decir, que dé la apariencia de que ya no está inmiscuido en el cártel. *El Mayel* es astuto: se aplicará la medida a sí mismo

para su propia protección, porque está seguro de que Carlos estará bajo investigación y seguimiento policiaco, y con la cola que traiga los policías eventualmente llegarán hasta él.

No se equivoca: falta poco tiempo para que él mismo, *el Mayel*, sea encarcelado, lo que significará algunos duros golpes para el cártel —no por culpa de Carlos, incondicional, fiel y obediente—. Carlos mantiene ese bajo perfil que le ordenara *el Mayel*, hasta la mañana del 14 de octubre de 2003, cuando, sin saber que en breve será asesinado, decide salir a hacer un poco de bicicleta dentro del fraccionamiento Los Pinos, en Mexicali, que le sirvió de

refugio por varios años.

### ***La Gorda de Manzanillo***

Otro ejecutante clave para los Arellano es el ingeniero Sergio Rodríguez, *la Gorda de Manzanillo*, que se unió a ellos, por lo menos desde 1996, porque era muy amigo de *Mijares*.

Rodríguez se promueve como el contacto con la Secretaría de Marina y con los almirantes de la Armada de México en puertos estratégicos, como el de Lázaro Cárdenas, Michoacán. Se ofrece al cártel pues, presume, puede conseguir la información de los operativos marítimos y pactar la protección de los embarques de cocaína.

Le dice al *Mayel* que pondrá a su disposición sus relaciones, que trabajará exclusivamente para su organización: insiste en que puede *arreglar* los embarques y garantizar “al cien por ciento” los viajes. Pero todo tiene un costo: su cuota es de 250 000 dólares por viaje, para pagar a los marinos, más sus propios honorarios y viáticos.

Religiosamente, *el Mayel* le entrega esas cantidades con tal de asegurar sus envíos. Durante al menos dos años todo transcurre según lo acordado: Rodríguez ubica las posiciones de las fragatas de las armadas de México y Estados Unidos e informa de ellas al capitán del barco que transporta la cocaína para que



las eluda. Con esos datos se coordina el tráfico desde Colombia hasta México, y los embarques se trasladan sin ningún problema. Pero en febrero de 1998 la Armada de México aborda una embarcación que transporta marihuana de Mazatlán a Ensenada, y los marinos descubren la droga. No es un cargamento del *Mayel*, pero en el momento de la detención éste le llama al ingeniero Sergio con el fin de que opere para que la embarcación y la tripulación sean liberadas. Como el ingeniero falla, los reclamos no se hacen esperar. *El Mayel*, hombre de armas tomar que cuando paga por eficiencia lo menos que espera es eficiencia, no quiere más

sorpresas, de manera que le ordena a Sergio que vaya con los contactos de la Armada y les recuerde los términos de su acuerdo: “cada embarque garantizado, a cambio de 250 000 dólares”.

—¡O de lo contrario me avisas si ya no puedes garantizar los embarques *al cien por ciento* —le dice un iracundo *Mayel*.

Sergio sabe que éste es implacable, y como él no pretende *dormir con peces*, de inmediato viaja a la ciudad de México, donde se reúne con *el Primo* y le reconfirma que la gente de la Armada le ha dicho que “siguen” en los mismos términos. *El Primo* llama al *Mayel* y

telefónicamente le da parte de la visita de Sergio y su reporte.

Frecuentemente, Sergio muestra a sus jefes los recibos de boletos de avión que compra en la agencia de viajes más grande de Ensenada, supuestamente para regalárselos a funcionarios de la Armada y a sus familiares, así como facturas de compras de repuestos hidráulicos para esa misma institución.

Supone que *el Mayel* sigue molesto con él, así que, a su regreso a Baja California, le lleva dos peculiares regalos de la Armada: un juego de copas de coñac con su holograma y un calendario conmemorativo. El obsequiado ordena que se coloquen en

el departamento de Cuesta del Sol, en Ensenada.

Rodríguez viaja ocasionalmente por razones personales: al estado de Puebla, donde tiene una hermana, y a Costa Rica, país de origen de su esposa, pero aunque esté fuera de México, siempre se mantiene ligado a la organización vía Skytel, por la valía de sus informaciones. Caso contrario, *el Mayel* no se lo perdonaría.

Un día el ingeniero Rodríguez presenta a su colega Guillermo Millán con dos de los operadores del cártel: *el Primo* y *Jony el Colombiano*. Lo recomienda para que le contraten el viaje de una de sus embarcaciones —

recordemos que es naviero— para buscar un cargamento perdido en el Pacífico.

Sergio promete mucho, pero le gusta condicionar para obtener mayores beneficios. Estamos a inicios de 1999. Faltan menos de dos años para que concluya la administración de Ernesto Zedillo Ponce de León, y Sergio comienza a decirle a Carlos González y al *Mayel* que deben aprovechar ese año para mover sus embarques, porque con el nuevo presidente es factible que muevan sus “contactos” dentro de la Armada de México y la Secretaría de Marina. No muerden el anzuelo; deciden esperar los movimientos habituales de

cambio de sexenio.

En los siguientes meses, principalmente por medio del comandante operativo de la Policía Judicial Federal (PJF) asignado a Tijuana, César Jiménez, las relaciones del cártel con los funcionarios de la FEADS se afianzan a tal punto que les facilita la lista de embarcaciones que transportan droga por la zona para que el cártel les cobre derecho de piso.

Es noviembre de 1999. El comandante se encuentra con *el Mayel* en la Casa del Billar. Como muestra de su lealtad, el comandante le entrega una lista de barcos.

—Nos la envió la DEA para

investigarlas, porque están cargadas — le dice.

*El Mayel*, a su vez, le entrega el documento al *Pato* con la instrucción de que, junto con *Jony el Colombiano*, se encargue de investigar las embarcaciones.

—Una por una, vean quién está trabajando; si están trabajando por Ensenada, habrá que cobrarles uso de piso —ordena el jefe.

Esa misma tarde llega un hermano del comandante para instalarse como huésped de la casa. También policía, trabajaba para la Judicial Federal, pero recientemente lo despidieron. Ahora lo hace para el cártel.

Tal como lo ordenó el jefe, a todos los barcos que son de Ensenada —allí están matriculados— se les impone el pago de impuesto al cártel, de manera que, al final, la lista que la DEA le envió a la PGR para que investigara y, en su caso, detuviera las embarcaciones, en manos del cártel sirvió para que cobrara su impuesto y remarcara su territorio.

Cobrar derecho de piso por usar las aguas cercanas a “su territorio” no era nuevo para *el Mayel*, el principal, llamémosle así, retenedor por este concepto a nombre del cártel. Su método para que le paguen es infalible: la advertencia de muerte. Derecho de piso le pagan personajes como el ingeniero



Zatarain, quien transporta no sólo los cargamentos del cártel de droga colombiana sino también los propios. Dueño de *El Calipso*, navío que se desliza por los mares con el mismo nombre y muy diferentes propósitos que el célebre buque del oceanógrafo francés Jacques Cousteau, Zatarain acumuló tal deuda con *el Mayel* que decidió pagarle con el barco, que éste ahora utiliza para hacer llegar la droga hasta las costas de Michoacán. A Zatarain, compadre del *Pato*, lo asesinarán algunos años después en Culiacán, Sinaloa.

Diligente, el comandante Jiménez se empeña en mostrar al *Mayel* cuán útil

puede ser. En una ocasión le lleva al *Genio*, un experto en producir documentos, licencias y credenciales de elector que falsifica en su propia computadora. Aquél, convencido, compra diversos equipos informáticos para que *el Genio* trabaje. Le monta un verdadero centro de cómputo, donde fabrica licencias e identificaciones falsas para sus muchachos.

*El Mayel* sabe corresponder, de modo que le regala al comandante una Suburban verde, con la que, en sus ratos libres, escolta al obsequioso jefe incluso durante sus reuniones entre Tijuana y Rosarito. *El Mayel* se siente tan seguro con su compañía, que en

lugares públicos como el aeropuerto de Tijuana se exhibe a ojos de los agentes de la PFP, que ni pestañean. César también se encarga de que los miembros del cártel o los contactos extranjeros, principalmente los colombianos, ingresen en el país sin dificultades. Así eluden los filtros del Instituto Nacional de Migración (INM) y de la procuraduría.

Más de una vez, los contactos de Jiménez destraban los obstáculos que afrontan los embarques de cocaína y los conducen a buen puerto. Así, por ejemplo, un viaje organizado por Sélimo: imprevistamente, durante más de ocho días estuvo a la espera de la

embarcación colombiana que llevaba el cargamento, por lo que el combustible se agotó antes de concluir la travesía y tuvo problemas para llegar a Ensenada.

Sélimo, distribuidor de coca del cártel del Norte del Valle, opera en México y en Bolivia, de donde extrae en lanchas rápidas y avionetas la que producen los laboratorios instalados en la Amazonia de ese país. También es el contacto en México de *Chupeta*, una especie de héroe para los narcos mexicanos debido a su audacia que lo llevó a colocar, por primera vez en la historia del narcotráfico, una tonelada completa de coca pura en un solo avión hasta Estados Unidos. Pero, de vuelta a

Sélimo, su suerte está echada. A principios de la década de 2000 será detenido, pero heredará su trayectoria en el narco: sus hijos, quienes se asociarán con el cártel de Sinaloa, seguirán sus pasos.

Pero entonces, en el emporio de los Arellano, era prioritario lo que pudieran hacer por Sélimo o por *Chupeta*. En una ocasión en que el cargamento de aquél tuvo problemas, *el Mayel* habló personalmente con *Carlos*, de Morelia, y telefónicamente con su primo Rigoberto, y acordaron que la cocaína entraría en un punto entre Lázaro Cárdenas y Manzanillo, de donde la subirían por Morelia hasta el aeropuerto

de esa ciudad y desde allí la despacharían, como lo hacían diariamente con la mariguana, en vuelos comerciales —cuya revisión estaba a cargo de la PFP— de la ruta Morelia-Tijuana. Así mandó el cártel aquellos paquetes de cocaína: 1 600 kilogramos.

Regularmente, cuando la droga arribaba al aeropuerto de Tijuana se bajaba y se entregaba al comandante Jiménez, que presto se la llevaba al *Mayel* a donde éste le indicara. Los policías federales hacían las veces de cargadores, a cambio de sobornos en efectivo o en especie, con su dotación de gramos de cocaína.

Como los puertos, los aeropuertos

eran parte de ese engranaje, ya que los cargamentos que llegaban en barco hasta las zonas porteñas se enviaban luego a los aeropuertos de la ciudad de México, Guadalajara, Toluca y Morelia, donde *el Mayel* operaba a través del *Primo*.

## LAS PERIPECIAS DEL *DON PABLO*

El *Don Pablo* opera con un permiso para pesca de tiburón, lo que lo hace especialmente útil para su verdadera carga lucrativa: la cocaína, pues con éste navega sin problema en aguas internacionales. Son los años del emporio Arellano. El *Don Pablo* se

lleva a recoger la droga hasta los sitios donde la carga se le traspasa directamente de las naves sudamericanas.

Por indicaciones del *Mayel*, el de la *B* contratará el barco. El de la *B* es Miguel Barraza, una pieza valiosa dentro de la organización del *Mayel* en Mexicali, pues su principal función es recibir y mover los cargamentos que llegan a esa ciudad fronteriza cercana a Tijuana, además de ser el más importante *pasador* y vendedor de droga del cártel en Estados Unidos.

Barraza está bajo las órdenes directas de *Gilillo*, quien controla a los pasadores de coca y mariguana, a los



vendedores de droga en Estados Unidos y a varios pistoleros y sicarios. Barraza no es ningún improvisado: fue agente de la policía municipal de Mexicali y llegó a ser comandante de la PJF. Amante de las carreras de autos y piloto por *hobby*, en un momento será el enlace entre la organización de los Arellano Félix, Albino Quintero Meraz y Ramón Alcides Magaña, *el Metro*, estos dos últimos, del cártel de Juárez. Como dije, *el de la B*, por indicaciones del *Mayel*, negocia la contratación del barco. Pero con el *Don Pablo* la idea es que el cártel lo adquiera o, por lo menos, sea su copropietario, es decir, establezca una sociedad con el dueño. Éste accede.

El negocio se hace así: se pacta una compraventa a nombre de Luis Octavio López, *el Mandilón*, quien se encargará del manejo total del barco y fungirá como su capitán titular. *El Mayel* responsabiliza a Ricardo, *el Pato*, de los negocios que se harán con el *Don Pablo*, esto es, de los envíos de la cocaína que *Chupeta*, *el Viejo* y otros colombianos le hacen desde puertos como Buenaventura y otros del Valle del Cauca.

El *Don Pablo* avanzará mar adentro lo suficiente para encontrarse con los barcos colombianos cargados de droga. Como *el Mayel* quiere que la embarcación esté en condiciones

óptimas, no repara en gastos, que él ve más bien como una buena inversión. Al *Pato* le entrega una parte del dinero, unos 150 000 dólares, y otro tanto al *Mandilón* para que haga algunos “arreglos” al buque y también para que le dé a la tripulación un anticipo por los viajes que realizarán. Mientras tanto, lo atracan en un muelle a las afueras de Ensenada, donde se le hacen ajustes a la máquina y las modificaciones principales: dobles fondos y otros escondites para la carga ilícita.

*El Mayel* invirtió ya 300 000 dólares en esta operación, pero algo pasa que el dinero para el avituallamiento simplemente no se ve

reflejado. La razón es simple: *el Pato* se roba parte del dinero. *El Mayel* lo descubre, pero por ahora lo principal es que el buque zarpe cuanto antes. Finalmente, es llevado al puerto de La Paz (Baja California Sur) para sus últimas reparaciones. *El Mayel* manda a otro de sus hombres de confianza a que lo revise. Hay premura por organizar el viaje, por revisar las frecuencias, las claves y las posiciones para recibir la cocaína que enviarán los contactos del *Viejo*.

Mediados de noviembre de 1999. El barco emprende su travesía. Capitaneado por *el Mandilón*, navega durante varios días hasta ubicar las

coordenadas. En la posición indicada se encuentra con la embarcación colombiana y se hace el traspaso de 1 800 kilogramos de cocaína. La operación está hecha, pero la misión no está cumplida del todo: el *Don Pablo* debe iniciar el regreso y surca de nuevo aguas internacionales.

Tiene vientos propicios, soplan los suaves alisios, pero no muy lejos de los lindes mexicanos, hacia Acapulco, la máquina sufre una avería, como consecuencia de que los hombres del *Mayel ordeñaron* los fondos que destinó para avituallar el barco. En estos momentos, más de uno en la tripulación quisiera echarse por la borda, al estilo

del *sálvese quien pueda*, antes de que cualquier guardia costera los descubra. Visiblemente tenso, *el Mandilón* da aviso por radio a la base en Ensenada.

Desde ahí le comunican al *Mayel* lo ocurrido. Convoca a una reunión urgente. Sergio propone utilizar una fragata que sus “amigos” enviarán para rescatar el cargamento o mandar otro barco por la mercancía. Alguien sugiere el *Pámpano*, aprovechando que está precisamente en Acapulco cargando combustible. *El Primo* considera que ésa es la opción más segura. *El Mayel* también está de acuerdo.

No es casual que el *Pámpano* esté en esta zona. Hace apenas unos días, *el*

*Mayel* contrató sus servicios para que le rescatara un cargamento de 1 000 kilogramos de cocaína, de los que una lancha había debido desprenderse por el temporal en que quedó atrapada. Cuando le notificaron esto al *Mayel*, el ingeniero Sergio le dijo que él tenía un contacto, propietario de una empresa con varios barcos y experiencia en esos menesteres, que podía ubicar su cargamento. En estas circunstancias, fue Sergio Rodríguez quien lo conectó con el ingeniero Millán, el dueño del *Pámpano*. Unos años antes, en 1987, Millán había hecho algunos trabajos para Rodríguez, de reparación de embarcaciones, en Ensenada. Poco

tiempo después ya era naviero, con tiburoneros y atuneros con permisos en su flota.

La experiencia de Millán consistía en que había hecho algunos viajes para el *Indio Zataráin* y otro traficante, al que le llamaban *el Arquitecto*, a quien en aguas nacionales en las costas de Oaxaca le habían asegurado un barco camaronero con cocaína.

Jorge Zataráin, el *Indio Zataráin*, era un narcotraficante sinaloense, pasador, particularmente en embarcaciones, de droga colombiana. Trabajó un tiempo para los Arellano por su padre, Raúl Zataráin Villalbazo, que ya tenía historia en el narco, como su



hermano Raúl, que se dedicaría a lavar dinero del cártel. Los Zataráin eran originarios de El Salto de la Noria, Sinaloa. El *Indio Zataráin* hizo historia: entre la cultura del narco se inmortalizó con numerosos corridos, uno de ellos afamado por los Cadetes de Linares:

Su apellido es Zataráin/ de este corrido que canto,/ él no le teme a la muerte,/ siempre la anda desafiando,/ dice nació pa' morirme,/ pa' que lo vayan pensando./ Los enemigos que tiene/ lo buscan para matarlo,/ pero él defiende su vida/ con su arma puedo jurarlo;/ los que han querido matarlo/ no viven para contarlo.

Todos le dicen *el Indio*/ porque su sangre es azteca,/ conoce a grandes cárteles/ de Reynosa hasta Agua Prieta;/ recuerda al rey de

los grandes,/ don Manuel Salcido Azueta,/ *ahi*  
le va un saludo/ para el compa chivo/ y al  
compa Beto,/ y ámonos pal Salto Sinaloa,  
oigaaaa.

Salió igualito a su padre,/ con un valor  
desmedido,/ el que lo busca lo encuentra/ y  
Mazatlán es testigo./ Para servir no se mide/ y  
se muere por un amigo,/ varios quisieran  
matarlo,/ pero le temen al ruedo,/ ya debe  
varias cabezas/ que no conocían el miedo/ pero  
al estar frente a frente/ con *el Indio* no  
pudieron.

*El Indio* azteca ha vivido/ en Mazatlán,  
Sinaloa,/ donde hay muchachas bonitas/ que las  
arrullan las olas;/ donde vivían sus rivales/ ya se  
ven las casas solas.

Echando mano de sus habilidades y

tripulando su propio barco, Millán fue a recuperar el cargamento perdido en el mar durante el naufragio de la lancha y lo llevó a playas de Oaxaca, donde lo recibió *el Primo*. Por eso, pues, el *Pámpano* está en Acapulco. Entonces surge el percance del *Don Pablo* y hay que recuperar las casi dos toneladas de cocaína pura.

El *Pámpano* irá al rescate de la carga del *Don Pablo*. *El Mayel* manda un emisario desde Ensenada para que se entreviste con Millán, quien ya se apalabra con el ingeniero Sergio. Se reúnen todos en Mazatlán, en la habitación 1002 del Crowne Plaza, donde *Jony el Colombiano* plantea los

inconvenientes del viaje del *Don Pablo* y sus condiciones actuales. En media hora pactan el precio: 500 000 dólares. El buque fondeado en altamar no está tan lejos de Acapulco, de donde zarpará el *Pámpano* en su busca. El enviado del *Mayel* da la posición de aquél y las frecuencias que se utilizarán para facilitar el encuentro. Millán viaja a Acapulco, toma el mando del *Pámpano* y navega con rumbo al sur. Serán dos días de travesía desde que se traspase la droga hasta el arribo a Ensenada para entregar la carga.

Al verlo llegar con su cargamento, *el Mayel* se muestra complacido y, gustoso, paga por el viaje exitoso.

Acuerda con Millán que en días próximos se reunirán en Tijuana para proyectar un próximo viaje con el fin de recibir la carga que Omar Londoño ha pactado: 2 000 kilogramos de cocaína. Sin contratiempos, en los siguientes días el navío hará esa vuelta, ya no capitaneado por Millán, sino por Mario Montes, uno de sus capitanes de confianza.

## *MIJARES* ENTRA EN ACCIÓN

La historia del rescate del cargamento del *Don Pablo* no acaba aquí: la cocaína ya está en Ensenada, pero el *Don Pablo*

permanece en aguas internacionales, y sus tripulantes reciben la instrucción de esperar hasta que los recoja el *Mijares*, que en realidad no es otro que *El Calipso*: el *Mayel* ordenó que se registrara con otro nombre y con los datos de otro consignatario, pues aparecía en la lista de la DEA de barcos sospechosos de tráfico de droga. Le llamaron *Mijares*, y lo registraron a nombre de Andrés Lucero Mijares.

*El Mayel* decidió tenerlo listo para utilizarlo en caso de emergencia o, como es un navío chico y no navega más de 100 millas, para transportar cocaína en aguas nacionales. Ocasionalmente se usa para traficar marihuana de Punta Telma,

en Michoacán, a Ensenada, pero su base es Acapulco, porque es un punto estratégico para cualquier movimiento de la organización.

Aunque el *Mijares* está destinado a la navegación en aguas nacionales, en situaciones extraordinarias se le encomiendan otras incursiones, como cuando debió ir en busca del cargamento de cocaína que Sélimo envió y no pudo recoger un barco colombiano.

Días después del incidente del *Don Pablo*, en el bar del hotel Corona, en Ensenada, su capitán, Luis Octavio López, *el Mandilón*, se encuentra con Sergio Rodríguez. López quiere agradecerle por haber resuelto el asunto.

En el bar también están *Jony el Colombiano* y Jorge Alberto Guevara, *el Puto* —dueño en Ensenada del bar Margaritas—, quien se encarga de documentar propiedades de la organización. Es la mesa más animada del bar. *El Mandilón* tiene a sus contertulios boquiabiertos contándoles la manera en que él y su tripulación permanecieron inmóviles en el *Don Pablo* y al menor ruido y oleaje temían que hubiera llegado la Armada. En vez de eso, divisaron al *Pámpano*, pero, explica, la tensión no se desvaneció sino solamente cuando el *Mijares* apareció para rescatarlos.

Una hora dura la anécdota, plagada



de detalles descritos de manera tan elocuente que parece una historia de Salgari en mares gobernados por corsarios y piratas, contrabandistas y aventureros. Una hora en la que *el Mandilón* no pierde ocasión de agradecer a Sergio, colega, además, de la misma academia náutica. Y así se seguirían el resto de la tarde, de no ser porque Sergio tiene una reunión personal.

## LA DETENCIÓN DEL *PÁMPANO*

El viaje que Millán y *el Mayel* programarían se desarrolló sin

contratiempos. Ahora, ante una nueva emergencia, también para recuperar un cargamento, el *Pámpano* volverá a mover sus hélices. *El Primo* y Sélimo llaman a *Jony el Colombiano* para preguntarle cuánto tiempo tardará en llegar a la posición donde el navío colombiano entregará el cargamento. El asimismo llamado *Ronco* consulta con Millán, y éste calcula que más o menos tres días. Sélimo se comunica con sus socios en Colombia y acuerdan que pueden esperarlo. El ingeniero decide que lo capitaneé *el Mandilón* —ambos se conocen desde hace tiempo, pues aquél fue profesor de éste en la náutica—, de modo que Luis Octavio se coloca

al frente del timón.

El barco está en Ensenada, “en condiciones óptimas”, según les confirman en el astillero donde recibió mantenimiento. Recala en Los Cabos y luego navega a Acapulco para cargar combustible y provisiones. Según lo acordado, en este puerto *el Mandilón* esperará la información de las posiciones y las frecuencias, pero ocurre un contratiempo: el barco que trae la cocaína queda atrapado en medio de un temporal. Tener el *Pámpano* en Acapulco es riesgoso. Sélimo decide que hay que sacarlo de la zona, de modo que prosigue conforme el plan inicial, pero cuando arriba a las coordenadas

indicadas ya no halla a la embarcación colombiana. Le instruyen que regrese a Acapulco. Cuando lo hace, la máquina principal se descompone y el barco queda a la deriva. Así permanece durante 15 días, hasta que Millán contrata otro barco para rescatarlo: el *Guerrero Negro*, un camaronero de Mazatlán.

Entre el bravío oleaje que revuelve las aguas del Pacífico, el *Guerrero Negro* llega para remolcar al *Pámpano*, pero su suerte está echada: el *Guerrero Negro* navega en su busca, pero es interceptado por un navío de la Armada estadounidense. Lo ha seguido durante varias leguas, lo tiene en la mira, pero

en el último minuto lo dejan libre. La tripulación no se da cuenta de que se ha convertido en carnada. Pronto, el pez picará el anzuelo.

Finalmente, llega a donde está el *Pámpano* y hábilmente comienza a remolcarlo. En éste los tripulantes sienten que el alma les vuelve al cuerpo: ¡por fin el barco que llegó a rescatarlos!, pero de pronto aparece de nuevo el barco de la Armada de Estados Unidos, el azote de los narcos. Los marinos abordan ambas embarcaciones. Las someten a una exhaustiva revisión y pruebas con escáner para detectar si han cargado cocaína. Las dos dan positivo, las dos quedan bajo custodia y,

obligadas a entrar a puerto, en Lázaro Cárdenas, a disposición de la Armada mexicana. Allí mismo, la Armada entrega a la PGR barcos y tripulaciones.

La del *Pámpano* es trasladada hasta los separos de la PGR en la colonia Tabacalera del Distrito Federal. El capitán Luis Octavio y su tripulación prevén su futuro tras las rejas, pero ocurre algo inesperado. Luis Octavio recibe la visita de un abogado, funcionario de la PGR, que le aclara cómo funcionan las cosas en México: en sólo unas horas pueden quedar libres, como si nunca hubieran pasado por ahí. Lo demás, es historia, que ya narré al inicio del capítulo.

## CARGAMENTOS DESAPARECIDOS

Para manejar su grupo, *el Mayel* tiene una regla clara: no acepta desconocidos, de manera que procura investigar oportunamente a cada uno de los que trabajan con él. A pesar de los controles, el tráfico de drogas vía marítima tiene altos riesgos. A finales de julio de 1999, una lancha con un fuerte cargamento de cocaína se pierde en la zona del Tehuano, en el golfo de Tehuantepec: no llegó al lugar acordado. El jefe convoca a su grupo a diseñar la estrategia de búsqueda. Sus fuentes policiacas le confirman que no se ha hecho ninguna incautación en la zona, de

manera que la droga debe estar por allí; pero este golfo, en el océano Pacífico, se extiende unos 350 kilómetros en dirección oeste, y 80 en dirección norte: demasiada agua para hallar unos bultos perdidos. Pero hay que rescatarlos, pues se trata de más de dos toneladas de cocaína pura. Acuerdan rentar una lancha en la que un equipo irá en busca del cargamento. Horas después se enteran de que los lancheros ya aparecieron y de que las pangas en que transportaban la droga se voltearon por el mal tiempo.

En los meses siguientes tienen más cuidado, porque la Armada comienza a hacer algunas incautaciones, como el



decomiso al *Xoloitzcuintle*, en agosto de 1999. El cártel tiene en puerta varios cargamentos de los colombianos. Aunque la organización tiene como negocio principal el tráfico de cocaína, también contrabandea pastillas psicotrópicas de Europa, que transportan en maletas mediante diversas aerolíneas internacionales: ya en los aeropuertos mexicanos, las bajan apoyados por policías federales.

## LOS VIAJES DEL *PÁRROCO*

Gilberto Parroquín Méndez, *el Párroco*, es el capitán del *Halcón Marino*,

matriculado en Manzanillo como tiburonero, otro de los barcos que hace viajes para el cártel de Tijuana.

Graduado como ingeniero pesquero en métodos y artes de pesca por el Instituto Tecnológico de Boca del Río, Veracruz, Gilberto es un hombre robusto de estatura media, cara redonda, piel de un tono moreno acentuado por los días en altamar, cabellera negra y ondulada, y ojos medianos. Siempre se le ve sonriente. El barco que tripula es de mayor capacidad de carga que el resto de las embarcaciones que el grupo del *Mayel* ha contratado, y está en mejores condiciones.

En octubre de 1999 se le

encomienda un viaje por un cargamento de 2 261 kilogramos de cocaína que organiza un colombiano apodado *el Indio*. En la negociación participa un restaurantero de Tijuana a quien llaman *Don Alberto*. *El Mayel* le envía varios anticipos para que acondicione el barco e instale compartimentos secretos, aparte de los 600 dólares por cada kilogramo de cocaína que transporte, que recibirá como comisión en su calidad de capitán.

Pero *el Párroco* tampoco se gobierna solo: trabaja para el dueño del barco, a quien llama *el Ingeniero*. Mientras aquél se halla en el puerto pesquero de El Sauzal, en Ensenada,

acondicionando el barco, *el Mayel* envía a dos de sus hombres para que echen un vistazo. En noviembre, el *Halcón Marino* está prácticamente listo para lo que éste disponga. Su capitán ve llegar al colombiano Gómez Angarita, y a Ricardo, *el Pato*, a quien conoce desde hace tiempo. Les muestra el barco de arriba abajo. Se detienen en los equipos de navegación y comunicación, bajan al cuarto de máquinas, el capitán les hace ver el buen estado de los motores, los lleva a la bodega de refrigeración, donde se guarda “la pesca”. En la entrada del frigorífico, les señala un pequeño clavo, imperceptible a simple vista. Al jalarlo, aparece la

puerta a un compartimento oculto, en el que Óscar Eduardo entra a observar; asiente: es el sitio perfecto para ocultar la carga.

—Aquí controlo todo, por eso siempre viajo sólo con cinco tripulantes, porque son mi gente de confianza. Ya hemos hecho varios viajes sin ningún problema —presume *el Párroco*. Lo hace como medida de protección y para evitar filtraciones; *el Mayel* decide que Carlos Hernández Muradanes, *Carlos*, hombre de su confianza, acompañará a la tripulación.

Los emisarios quedan convencidos de que el barco se halla listo para bogar. Se despiden diciéndole al capitán que

esté pendiente, que *el Mayel* decidirá cuándo zarparán. Tres días después, *el Párroco* contacta a Óscar Eduardo para confiarle que, de los 300 000 dólares que *el Mayel* dispuso para que acondicionara el barco, *el Pato* sólo le entregó 150 000. De nuevo se quedó con dinero destinado al acondicionamiento de barcos. Óscar Eduardo lo comenta con el jefe, pero éste es especialmente condescendiente con *el Pato*, aunque sabe de sus movimientos —incluso le confía el dinero que debe apostar por él en las carreras de perros y de caballos en el Caliente o El Buck—. La razón es que ese hombre obeso, alto —1.80 de estatura— y fuerte como un toro, de tez

morena clara, cara redonda y cabello ligeramente ondulado, originario de Culiacán, Sinaloa, creció en el barrio de los hermanos Arellano Félix, fue su compañero de correrías de infancia, y ellos lo recomendaron al *Mayel*.

Tras cuatro meses de espera, de pronto al *Mayel* le urge que *el Párroco* zarpe lo antes posible para recoger el cargamento de coca que los colombianos enviados por *el Indio* entregarán en aguas internacionales. Piensa en la conveniencia de que a su regreso el *Halcón Marino* lleve la droga hasta Ensenada, porque es más fácil introducirla a Estados Unidos por el puerto fronterizo, la vía más directa y

controlada por el cártel, aunque no está del todo convencido de que las condiciones físicas del barco sean las óptimas para tan larga travesía y no quiere sorpresas. Por eso al final decide que lo mejor es que la deje en las costas de Michoacán, y que de allí *el Primo* se encargue de enviarla vía aérea a Tijuana.

Que busque al *Párroco* porque ya tiene compromiso es la orden que le da al *Pato*. Éste y Óscar Eduardo lo citan a una reunión urgente en la que también están *el Puto*, su hermano, *Manuelito*, y *el Mandilón*. Los dos capitanes —hacen buena mancuerna: fueron compañeros en la náutica y ahora realizan esos



lucrativos viajes (Luis Octavio tiene además un pequeño negocio pesquero) — trazan las rutas de navegación tanto de ida como de vuelta. Todo en concordancia con las coordenadas: 106.00 con 5.00 cien con quinta y 100.00 con 6.00 cien con sexta, que es el sitio donde *el Indio* le dijo al *Mayel* que recogerán la mercancía. Acuerdan las frecuencias de radio y las claves. Fijan una: “amorteguis”, y los códigos de 0 cero al 9 nueve, para tener comunicación confidencial con la embarcación y, así, protegerla en caso de alguna eventualidad con base en los datos que les dé el ingeniero Sergio. Con Sergio manejarán otra clave

confidencial: “hijo de puta”, y los códigos del 0 cero al 9 nueve.

Para *el Párroco* la espera para el viaje ha sido larga. Para compensarlo, *el Mayel* —generoso con sus capitanes, por eso muchos quieren trabajar con él — ordena que le paguen 100 000 dólares adicionales a su comisión. Con *el Párroco* al timón, el barco zarpa, finalmente, del puerto de Ensenada.

A veces da la impresión de que *el Mayel* está dotado de un sexto sentido, porque durante mucho tiempo dudó en enviar al *Halcón Marino* a una misión. Si realmente lo tiene, esta vez parecía haberse equivocado. Muy pronto el barco tiene un primer contratiempo: la

máquina comienza a presentar algunos desperfectos y el capitán decide volver a puerto, porque navegar en esas condiciones es, simplemente, insensato. Arreglado el desperfecto, vuelve a salir hacia las coordenadas indicadas, pero el retraso provocó que al barco de los colombianos con el cargamento se le agotara el combustible, así que, tomando un gran riesgo, recalán en el puerto de Acapulco para llenar sus tanques.

En la operación náutica un simple atraso, cambio de ruta o imprevisto puede cambiar el curso de toda una travesía, dar un viraje al destino o poner en riesgo a toda la tripulación y a su valioso cargamento; para los

narcotraficantes que navegan en barcos *desayunados*, puede significar la diferencia entre ser o no detectado, en entregar o no la mercancía y, siempre, jugarse la vida al máximo, pues en esos momentos su carga vale más que ellos mismos.

El *Halcón Marino* sufre ahora un desperfecto en el sistema de refrigeración. El capitán se ve obligado a llevarlo de inmediato al puerto más cercano, el de Manzanillo. La falla amerita un par de horas más, totalmente imprevistas. A la mañana siguiente, después de que las autoridades portuarias le extienden su despacho de salida, *el Párroco* parte con su barco en

pos del cargamento.

Son cinco días de travesía, cinco largos días de un viaje en el cual el navío, que ha debido lidiar con un temporal que provoca enfurecidas marejadas y la bravura del Pacífico, no obstante se mantiene a flote y navega de manera ininterrumpida hasta las coordenadas indicadas. Allí avista un carguero. *El Párroco* supone que es el barco que mandan los colombianos, pues no se ve otro en la zona, aunque no alcanza a distinguir el nombre ni la matrícula, y es que los colombianos los cubren para evitar que las armadas — sobre todo la estadounidense, que desde hace años prácticamente se encarga de

la seguridad en tierra y mares de Colombia— los fichan en las listas negras, de manera que en altamar, en un abrir y cerrar de ojos, pueden rotular un nuevo nombre, modificar los números, canjear sus banderas y mudarles nacionalidad. Muchas veces, porque ninguna precaución está de más, evitan que incluso sus socios miren los datos de sus matrículas.

Para su tranquilidad, antes de hacerles seña alguna, los tripulantes del carguero le indican al *Halcón Marino* que se acerque rápido para transbordar la mercancía. Éste se acodera y, minutos después, las más de dos toneladas de cocaína embaladas en pacas de 20

kilogramos que los colombianos enviados por *el Indio* cargan para *el Mayel* pasan de un barco a otro. Después de acomodarlas en el compartimento secreto, *el Párroco* enfila el timón de vuelta hacia aguas del Pacífico mexicano, rumbo a Punta Telma, donde la gente del *Mayel* y *el Primo* los aguardarán.

La droga se despachará por el aeropuerto de Morelia y de allí directo al de Tijuana, pero a sólo unas horas de arribar a Punta Telma, *el Párroco* recibe una contraindicación: que no entregue ahí, sino que se siga hasta Ensenada.

*El Mayel* cambió de opinión no por capricho sino porque en las últimas

horas la PGR ha desplegado un operativo en el aeropuerto de Tijuana ordenado desde la ciudad de México como presión por el asesinato de los investigadores de la procuraduría cuyos cuerpos se hallaron en La Rumorosa. Llegaron policías desde la capital que no están en la nómina del *Mayel*, puesto al tanto por el propio comandante César, quien tiene a su cargo la vigilancia en el aeropuerto.

—No puedo recibir tu cargamento, por lo menos hasta que las cosas se calmen —le dijo el funcionario federal.

Contrariado, *el Mayel* lo escucha. A su lado está *el Mayelito*, quien coordina la comunicación con los comandantes y



los policías federales que trabajaban para el cártel.

*El Mayelito* es la sombra y el orgullo de su padre, pero su carácter impulsivo y sus desplantes de *narcojunior* son para el grupo un talón de Aquiles, y para *el Mayel*, una preocupación constante. Por eso prefiere que el muchacho esté cerca de él, para vigilarlo. Éste, en efecto, acompaña a su padre a todas las reuniones con sus muchachos, o casi a todas: salvo el tiempo en que estuvo preso, y luego hasta que su padre decidió enviarlo con su tío *Gilillo* a Mexicali. Liberarlo le costó más de 2 millones de dólares en sobornos; estaba cansado de los dolores

de cabeza que le daba el muchacho, como de recibir quejas del trato prepotente que el júnior daba por igual a jefes policiacos y subordinados de su padre.

Pero ahora no tiene tiempo que perder. Según le informan, el *Halcón Marino* está a sólo 12 horas de entregar la droga en Punta Telma, así que *el Mayel* hace que le comuniquen la contraindicación. Disgustado, *el Párroco* acata la orden del capo. Esos cambios de planes lo ponen tenso, porque en una embarcación todo se ajusta a un itinerario fijo y con esos contratiempos es difícil controlar el combustible o modificar las rutas de

navegación establecidas. Además, ya se imaginaba en tierra tomando cerveza y comiendo camarones frescos, relajado después del viaje. Pero donde manda capo no gobierna capitán, así que establece las nuevas coordenadas. Según sus cálculos, navegando a unas 60 millas de la playa, en dos días arribará al nuevo destino. Casi puede sentirse en casa. Y esa sensación lo hace sentirse confiado.

Pero su tranquilidad no dura mucho. Sus ojos se arquean cuando la radio capta una señal de comunicación en la que un buque de la Armada de México menciona que hay varias fragatas en operativos deteniendo a los barcos que

se dirigen hacia Ensenada. Nervioso, *el Párroco* se comunica con Sergio Rodríguez para ponerlo al tanto de lo que acaba de escuchar, urgiéndolo a que llame a sus “contactos”. Rodríguez le dice que se calme, que hará una investigación pronta y ya lo llamará.

Pasa un rato que a él le parece una eternidad, hasta que escucha por radio la indicación de Rodríguez: simplemente, que “se esté quieto”. *El Párroco* no sabe cómo interpretarla. ¿Quieto para qué?, ¿ya lo arreglarían? ¿O quieto para que lo detengan? A estas alturas, con tantos barcos de la Armada en operativos cazanarcos por toda esa zona del Pacífico, no tiene mucho margen de

operación. Así que se quedará quieto. Aminora la velocidad.

A plena luz del día, el radar marca la cercanía de una nave. En el puente de navegación (o puente de mando) casi simultáneamente escucha del vigía la confirmación de que es un buque de la Armada, el silbatazo de éste y la orden de detenerse.

—¡Deténgase, capitán!... ¡Disminuya la marcha, que es una revisión de rutina!

*El Párroco* sabe que todo está perdido. La planeación del viaje fue en vano. Lívido, ve cómo el barco de la Armada se acerca. No quiere ni pensar en lo que viene. En momentos como éste querría ser un simple tripulante, un

marino más, no el capitán. Los marinos pueden ser escurridizos y, con suerte, tirarse de la embarcación y, si no están en altamar, alcanzar una orilla cercana. Pero el capitán es, siempre, la cabeza visible de la embarcación.

El *Halcón Marino* —su capitán sabe que aquí acabó su viaje— navega a menos de 3 millas de distancia de aquella fragata de la Armada. Lo siguiente ocurre en segundos: turbado por sus nervios *el Párroco* visualiza su detención, la que, por ser el peor de sus temores, imaginó tantas veces, y su rostro frente a las cámaras cuando las autoridades se jacten de los resultados de sus operativos e incautaciones, la

cocaína de los Arellano en envoltorios, la muestra contundente “a la opinión pública” de cómo “golpean” a la sanguinaria organización. Imagina la disputa entre mexicanos y gringos por colgarse la medalla. Pero su imaginación no va más allá, la corta el rugir de los motores de la fragata de la Armada, que pasa de largo: la orden no era para él, sino para el capitán de un navío que viaja más adelante. De lejos mira cómo la fragata le da alcance y cómo los marinos lo abordan.

*El Párroco* continúa su viaje. No se sentirá tranquilo sino hasta que llegue a donde debe entregar la carga. Después de una travesía de 15 días, *el Párroco*

lleva el navío hasta El Sauzal. Finalmente en casa, en el puerto de los pescadores donde el *Halcón Marino* no es más que otro barco pesquero.

Pero el triunfo le duró poco al *Párroco*. Tres meses más tarde, en julio de 2000, será detenido a bordo de su buque. Pasó por alto un detalle, la punta de una suerte en picada: las redes, y todo el equipo de pesca, que estaba completamente oxidado, cuando, oficialmente, salía a “pescar tiburones”.

## EL CONTACTO CON LA ARMADA

El ingeniero Sergio Rodríguez



acostumbra tomar whisky por las tardes en el bar del hotel Corona, un cuatro estrellas con marina, spa y restaurantes con ambiente de veleo. Se hizo costumbre que aquí se reúnan varios integrantes del grupo dirigido por *el Mayel*; ahora departen Fidel Guzmán, *el Comandante de la Noche*; *Manuelito*, el hermano del *Puto*, quien trabajaba en la Chrysler, y Luis Octavio López, *el Mandilón*. Más tarde llegan Jorge Guevara, *el Puto*, y *Jony el Colombiano*.

Ya entrados en copas, para avergonzar al ingeniero Sergio Rodríguez, *el Puto* cuenta que éste le había mandado 5 000 dólares al *Pato*,

que entre la gente del cártel tiene fama de temible y sanguinario, como comisión que le exigía para él y para Carlos González por haberlo presentado con *el Mayel*.

—¿Qué? ¿Le tienes miedo al *Pato*?  
—le dijo *Jony el Colombiano* en tono entre desafiante y burlón.

Sergio se queda callado.

—¿Ah, no? ¡A ver, tú quédate con los 5 000 dólares! —reta *el Ronco* al *Puto*, igual de desafiante.

—¡No, no le tengo miedo! Es más, ¿quieren oír? —espeta Sergio, finalmente—. ¡Dame, dame el teléfono!  
—le exige al *Puto*.

Éste le extiende el auricular.

Envalentonado, Sergio toma el teléfono, marca el número del *Pato* y, literalmente, lo manda a chingar a su madre. Cuelga el teléfono y luego lo rompe, para que *el Pato* no tenga ocasión de llamarle.

Sergio se esfuerza por mostrarse como un hombre poderoso e influyente; le gusta alardear de sus contactos en la Armada y entre marinos mercantes, pero más bien es un tipo taimado, y algunos conocen ya su talón de Aquiles. Pronto varios miembros del cártel se dieron cuenta de que es un hombre fácil de manipular y, sobre todo, de intimidar, aunque lo toleran por lo que significa para la organización del *Señor*, por esas

relaciones de las que tanto habla.

El testimonio que como testigo protegido dará tiempo después detalla parcialmente su versión de la forma en que obtenía la información para que el cártel de Tijuana transportara su droga por las aguas del Pacífico.

## LAS RUTAS BLANCAS

*El Primo* convoca a una reunión en su oficina para revisar las rutas náuticas y discutir el reforzamiento de seguridad en el Pacífico y en los puertos. Llegan Óscar Eduardo, Carlos González y Sergio Rodríguez. Tienen las cartas de

marear sobre una mesa, y con éstas delimitan el litoral mexicano en el Pacífico para que Rodríguez trace las rutas que tomarán las embarcaciones *desayunadas*.

Acuerdan dividir la República en cuatro zonas. La uno: el Pacífico, en la región de Acapulco, de sur a norte; la dos: de Acapulco a Manzanillo; la tres: de Manzanillo a Cabo San Lucas, y la cuatro: de Cabo San Lucas a Ensenada. Las de los estados aledaños al Distrito Federal, como se sabe, están a cargo del *Primo*, y así continuarán, por lo que sus hombres se seguirán encargando de los cargamentos que arriben a Punta Telma.

Cuando todo queda aclarado, *Jony*

*el Colombiano* se despide, pues tiene que viajar a La Paz, donde despachará un barco que recogerá un cargamento de cocaína. Los demás se quedan conversando. Eufórico, *el Primo* envía por unas botellas de whisky y carne, y en la terraza de la oficina prepara una parrillada para sus invitados. Al *Primo* le gusta agasajar a la gente que trabaja para el cártel y no pierde ocasión para llevar al Buen Bife de Insurgentes a los colombianos que llegan a negociar con él o a los muchachos más allegados del cártel, pero hoy prefiere la privacidad, así que él mismo asa la carne. El resto de la tarde comen y brindan por los nuevos viajes.

Durante los siguientes días les llega un cargamento de 1.5 toneladas de cocaína, procedente de Colombia, que gente del *Primo* había recibido en aguas internacionales a la altura de Oaxaca. Como de costumbre, de ahí se envía en lanchas hasta las costas de Michoacán, donde el propio *Primo*, acompañado del *Chavo*, *el Chuchuluco* y Alfredo Naim Salmán Aguilar, *el Bocina*, lo recibe, después de lo cual lo trasladan por tierra a Tepalcaltepec. Allí, *el Primo* y *el Chavo* se dan a la tarea de contar la mercancía, y luego dividen la cocaína para, en tres viajes, remitírsela al *Mayel*, hasta Mexicali.

En enero de 2000, Sélimo viaja a

Tijuana para entrevistarse con *el Mayel*. Se encuentran en un sitio llamado *El Bulevarcito*, cerca del aeropuerto. Sélimo está muy limitado de tiempo, ya que su avión de regreso a la ciudad de México parte a las 6:30 de esa misma tarde. *El Mayel* conduce su lujoso Toyota Lexus verde mientras platican de regreso hacia el aeropuerto para dejar a Sélimo, quien viaja en el asiento contiguo; *Jony el Colombiano* va en el asiento trasero. Los sigue una Suburban, custodiándolos: son el comandante César Jiménez —que va de copiloto—, Rafael Pineda Muñoz, José Ricardo Ramírez Torres y Rubén Cortés Flores, todos agentes de la policía; detrás de



éstos, Jorge Aureliano Félix, *el Macumba* o *La Matusa*, y su gente, en un Crown Victoria blanco.

Al llegar al aeropuerto, los vehículos se detienen. El comandante César y *la Matusa* se bajan y corren hacia la ventanilla del *Mayel*; él les dice que sólo estén pendientes de todo mientras conversa con Sélimo. Arreglan las cuentas de los embarques. Hablan también de que *el Árabe* se le desapareció al *Mayel* con 14 millones de dólares. Nadie sospecha que muy pronto *el Mayel* enfrentará otras traiciones.

*EL TIGRILLO* AL TIMÓN

En mayo de 2000, un fuerte temporal cimbró la estructura del poderoso cártel de Tijuana e hizo zozobrar la estructura náutica y terrestre a su servicio: el Ejército detuvo al *Mayel*, a *Jony el Colombiano* y a otros de sus colaboradores.

El pasador estrella del cártel y su estratega estaban en la residencia del *Mayel*, a las afueras de Ensenada, relajándose en compañía de Gena Alejandra Soto Soriana y Luisa Fernanda Guachita Bermúdez, enviadas por sus amigos colombianos. En el operativo les confiscaron teléfonos celulares, radiotransmisores, joyas, municiones, armas, dólares, pesos

mexicanos, francos belgas, pesetas españolas, reales brasileños, soles peruanos y colones costarricenses.

Sus aprehensiones crearon un efecto dominó. De inmediato, Francisco Javier Arellano Félix, *el Tigrillo*, el menor de los hermanos, nacido en diciembre de 1969, convocó a una reunión urgente en Tijuana para reestructurar las plazas.

Ante el arresto de su hermano, Gilberto Higuera Guerrero, por su parte, extremó precauciones; reforzó su blindaje: llegó a Tijuana a la reunión citada por *el Tigrillo* escoltado por Joaquín Rodríguez Torres, *el Chalinillo*, y *el Comandante de la Noche*, a quien *el Mayel* asignaba el cuidado del *Viejo*.

Cuando detuvieron al *Mayel*, varios del grupo siguieron operando para el cártel, unos por poco tiempo, otros durante meses y algunos más a lo largo de los años, hasta que varios de ellos fueron detenidos. Por lo pronto, hubo que modificar las rutas marítimas, aéreas y terrestres de tráfico de drogas.

Francisco Javier Arellano Félix asumió, por disposición de sus hermanos, parte de las funciones que tenía *el Mayel*: a Gilberto Higuera le dejó la plaza de Tecate y Mexicali; *Gilillo*, a su vez, designó a Manuel Herrera Barraza, *Tarzán*, para que allí lo representara; Tijuana se la asignó a Efraín Pérez Pasuengo, el fiel

guardaespaldas de su hermano Benjamín que además se convirtió en su compadre, y a Carlos Francisco Cazares Beltrán, *el Quemado*, Ensenada; Manuel Aguirre Galindo tendría la encomienda de vigilar todas las plazas en Baja California, pero en coordinación con el jefe de cada una de ellas.

Antes de la detención del *Mayel*, *el Tigrillo* era responsable de organizar el arribo de avionetas clandestinas con cocaína procedente de Colombia. Su centro de operaciones era el restaurante Rumiko, un exclusivo sitio sobre el bulevar Díaz Ordaz, frente al auditorio municipal de Tijuana. Como *el Tigrillo* adquirió mayor margen de operación en

el cártel a partir de que detuvieron al *Mayel*, que era el brazo fuerte, atrajo bajo su mando a ex colaboradores de Efraín Pérez Pasuengo y de Carlos Francisco Cázares Beltrán.

*El Tigrillo* tenía entre sus colaboradores más cercanos a Gilberto Camacho Valle, *el Chayán*, *Gil Camacho* o *el Comandante* —un agente de la policía ministerial en tiempos del procurador Juan Francisco Franco Ríos — que también era hombre de confianza del *Mayel*.

Camacho Valle se inició en la organización con Ramiro Zúñiga Zedillo, *el Águila*, propietario de la casa Alex, especializada en la venta de

material y accesorios policiacos; era el hombre de confianza de Fabián Martínez González, *el Tiburón* —quien como mencioné era apodado así por su gusto por la sangre y su frialdad—, uno de los más feroces *narcojúnior*s reclutado con los Arellano y encargado de una de sus células. *El Tiburón* era hermano de Manuel, *la Mojarra*, guardaespaldas y mensajero personal de Benjamín Arellano. Durante meses, *la Mojarra* tuvo como misión entregarle en mano a la esposa de Benjamín, Ruth Lizzet Corona, el dinero que semanalmente recibía para su manutención, estuviera donde estuviera, ya en su residencia en Monterrey, en la casona de Puebla o en

alguna de las del Distrito Federal.

*El Chayán* instaló a su grupo, junto al *Tigrillo*, en el mismo Rumiko. Gustaba también de ir al Cinque, un bar en el Plaza Fiesta de Tijuana, y los domingos, al restaurante Señor Frogs de Pueblo Amigo, a ver las corridas de toros.

*El Tigrillo* siempre respondió a las órdenes de Benjamín, pero después de la detención de éste, sumada al asesinato de su hermano Ramón ocurrido antes, el 10 de febrero de 2002, durante el carnaval de Mazatlán, Francisco Javier tomó el rol de jefe del cártel.

A principios de marzo de 2001, *el Primo* y su socio Luis Héctor Puente



Cota fueron a Morelia, convocados por *Carlitos*, quien les pidió apoyo para recibir un embarque de cocaína. Recibieron, asimismo, un cargamento de mariguana, que ellos mismos llevaron a la ciudad de México, donde Luis Héctor se la entregó al *Bocina* para que la vendiera en Tepito. Después de esto, ambos socios, junto con *el Temo* y *el Jabalí*, regresan a Morelia para recoger otros 20 kilogramos de mariguana que les entregó *el Rojo*, cuyo destino era, también, el Distrito Federal. De esa hierba le entregaron 5 kilogramos al *Temo* para que los distribuyera, tres más al *Bocina* para su mismo mercado, ocho se los quedó *el Tocayo* y los restantes

cuatro *el Primo* se los dio a guardar a su asociado. *El Primo* no sospechaba que éstos serían de los últimos cargamentos que recibiría: unos días después, fue detenido. Habilidoso, supo negociar con la autoridad beneficios como testigo protegido.

Menos de dos años después de la detención del *Mayel*, más precisamente en marzo de 2002, Benjamín Arellano Félix, el jefe del cártel, fue detenido por militares del Grupo Aeromóvil de Fuerzas Especiales en una casa del estado de Puebla.

*El Min* estuvo preso en el Cefereso número 1, Altiplano, en Almoloya de Juárez, Estado de México, hasta que el

gobierno estadounidense reclamó su extradición, que Felipe Calderón concedió en 2007, promoviéndola como uno de sus primeros logros de la lucha contra el narcotráfico, la cual, ante las fallidas apelaciones que promovieron sus abogados, se concretó en 2011.

Por su parte, al *Tigrillo* le tocó hacer frente a otros descalabros internos, como la traición de *Gilillo*, quien desde 2003 comenzó a trabajar para Ismael, *el Mayo Zambada*, mando del cártel de Sinaloa, acérrimo enemigo de los Arellano, a partir de lo cual se recrudeció la disputa por el Pacífico.

*El Tigrillo*, que tenía especial pasión por los barcos, se encargó

directamente, desde la detención del *Mayel* hasta la propia, en agosto de 2006, de coordinar parte de las rutas náuticas de la organización. Aquel radiante verano el sol no calentaría igual para *el Tigrillo*. Navegaba plácidamente a bordo del *Doc Hollyday*, como lo había hecho por lo menos desde 2003 cuando adquirió ese navío con una empresa de embarcaciones de lujo en San Diego, California, y hasta ese verano de 2006, cuando fue detenido por la guardia costera de Estados Unidos en aguas de la costa mexicana. El *Doc Hollyday*, nombrado así en honor de aquel cirujano estadounidense del Viejo Oeste que dejó la profesión para

convertirse en apostador profesional y gatillero, implacable e infalible con sus enemigos, era una lujosa embarcación legal, registrada y abanderada en Estados Unidos.

## LA DISPUTA POR EL PACÍFICO

La ruta del Pacífico que durante varias décadas controlaron los Arellano es una de las que el narcotráfico mundial considera estratégicas, no sólo para el paso de droga hacia Norteamérica, sino para el abasto de insumos para el procesamiento de cocaína y la industria de las drogas sintéticas: de los puertos

asiáticos se embarcan todos los precursores químicos y las materias primas, y en esta geografía patibularia los puertos mexicanos que baña aquel océano son, asimismo, vitales.

Entre ellos está Ensenada, que forma parte de importantes rutas comerciales que lo enlazan con varias ciudades del Pacífico: las mexicanas La Paz, Manzanillo, Mazatlán, Acapulco y Lázaro Cárdenas; las estadounidenses San Diego y Long Beach, el segundo puerto marítimo más activo de ese país, y con el guatemalteco Puerto Quetzal, la bodega de drogas y armas de las mafias mexicanas.

En la misma región del Pacífico

centroamericano también están los puertos de Panamá, ombligo marítimo del continente y edén de las embarcaciones que emplean contrabandistas y traficantes; en el Pacífico sur, Valparaíso, en Chile; Honolulu, en Hawai. Y si se navega directamente por esa ruta Pacífico-Asia, del otro lado del mundo están Yokohama y Hong Kong, dos de los puertos más importantes de Asia, la principal región productora de efedrina, que a México llega básicamente a Manzanillo —de donde, en conexiones hacia el norte y el Golfo, se envía hasta Tampico—, Lázaro Cárdenas y Acapulco.

Esa misma ruta Asia-Pacífico es

clave para las mafias no sólo para el tráfico de cocaína, de insumos para la producción de drogas, de armas que emplean esas mismas mafias, y de personas, sino también para el de las mercaderías de contrabando y piratería o, incluso, de aquellas que hoy las mafias mexicanas colocan “legalmente” en el circuito del comercio internacional como parte de sus mecanismos globales de lavado de dinero; por ejemplo: el oro, el acero y el mineral de hierro que organizaciones como La Familia Michoacana, los Caballeros Templarios y *los Zetas* exportan a Oriente por puertos como Lázaro Cárdenas y Manzanillo. Ahora las mafias mexicanas



también utilizan los barcos matriculados en Asia para que éstos lleven a México la cocaína de Sudamérica, en un intento por disfrazar el origen de las cargas.

Si bien son pocas las incautaciones que se hacen de esos cargamentos, porque en su mayoría están *aceitados*, en noviembre de 2007 la “mala suerte” le tocó al *Esmeralda*, cuando al entrar a puerto en Manzanillo al navío con bandera de Hong Kong le confiscaron las 23 toneladas de cocaína pura, dispuestas en seis contenedores entre lámina plastificada para recubrimientos de pisos,<sup>3</sup> que cargaba desde Colombia.



La influencia del cártel de los Arellano en el Pacífico, no obstante que algunos de sus “viejos” líderes están presos y otros muertos, aún se respira bajo el liderazgo que mantienen los herederos Arellano junto con prestanombres y testaferros. Y pese a que una y otra vez, en diversos momentos, los distintos gobiernos mexicanos en turno (desde el de Vicente Fox hasta el de Enrique Peña Nieto) han dado por “desmantelado” al legendario cártel de Tijuana, la organización aún palpita y ejerce su dominio y su derecho de antigüedad, a tal grado que en el mundo de la mafia todavía se le considera temible.

La estirpe de los Arellano sigue pagando sus cuotas de sangre: Francisco Rafael Arellano Félix fue asesinado en octubre de 2013 cuando departía con su familia en un festejo infantil en el hotel Marbella de Cabo San Lucas. Al parecer, el crimen fue bien planeado: el sicario llegó vestido de payaso.

Aunque el Pacífico está en disputa —las aguas de Sinaloa, Colima y otras regiones del sur son baluarte del cártel de Sinaloa—, en el mundo náutico se comenta que hoy en día los traficantes pagan derecho de piso al cártel de Tijuana para transportar su droga vía Ensenada, por algunas de las mismas rutas que la organización controló

durante décadas. El Pacífico sur, que incluye al puerto de Acapulco, es zona que riñen el cártel del Pacífico Sur (vinculado con los Beltrán Leyva) y su escindido Cártel Independiente de Acapulco (CIDA), cuyas operaciones en el puerto comenzaron a identificarse en 2010.

Buena parte de los contactos operados por los Arellano los tomaron el cártel de Sinaloa y otros más, que trafican la droga al mismo estilo del cártel de Tijuana: toneladas y toneladas de cocaína surcan cada día los mares del Pacífico sudamericano en buques y lanchas rápidas que atracan en costas o puertos centroamericanos y mexicanos.

También al mismo estilo en que los Arellano manejaban su tráfico ilícito, en años más recientes, por ejemplo, Édgar Valdez Villarreal, *la Barbie*, trataba de hacerse del negocio con las células del cártel de los Beltrán Leyva. Para tal misión, el capo texano tenía en Colombia al mexicano Julio César Piña Soberanis.

La droga para los mexicanos que se disputan el Pacífico sale muy a menudo desde los mismos puertos de Buenaventura y Cartago. Entre los más activos y diversos proveedores, por citar sólo algunos, están: Luis Carlos Montoya Rueda, alias *Caliche*; César Rolando Hernández Arizabaleta;

Fernando González Arzayus; Bolívar Cifuentes Valencia; Saúl Estupiñán Yesquen; Jair Buenaños Sánchez, y Sélimo Nicolás Rendón Ramos, y otros asociados de *los Comba*. Cuando la droga es para los mexicanos, independientemente del cártel que la recibirá, se empaqueta y se rotula con la misma imagen: la de un conejo más la clave particular del cártel u organización criminal a la que va dirigido.



En las rutas antes controladas por los Arellano, hoy el cártel del Pacífico Sur,

antiguos integrantes del grupo de los Beltrán Leyva, también tiene influencia en las aguas del norte a lo largo de la costa del golfo de California, en el estado de Sonora, rutas náuticas que pelean con el cártel de Sinaloa.

En el puerto de Lázaro Cárdenas, la Familia Michoacana (junto con sus grupos asociados), y su escisión, los Caballeros Templarios, además de *los Zetas*, el Cártel de Jalisco Nueva Generación, también está presente. Éste es uno de los núcleos de disputa criminal en el estado de Michoacán al ser un puerto clave para la operación de las mafias a nivel mundial.

A lo que he dicho sobre la ruta

marítima Pacífico-Asia, o Asia-Pacífico, hoy fuertemente permeada por las mafias, agrego que los puertos de conexión no sólo son importantes para los cárteles porque en ellos reciben los precursores químicos que se emplean en la industria de las drogas, sino porque desde ellos ahora también envían drogas al mercado asiático. Desde éste también se mueven drogas hacia otras regiones. En puertos de Vietnam se han embarcado contenedores con marihuana para Europa.

La droga en contenedores tiene en esos puertos asiáticos la ventaja de perderse en ese mundo de cargas. Son pocas las incautaciones. En julio de



2012 se descubrió uno de esos cargamentos, 649 kilogramos de clorhidrato de cocaína que se enviaron hasta el puerto de Hong Kong. A partir de entonces se hallaron diversos envíos similares en aquel, el gran puerto asiático, en un país donde el tráfico de estupefacientes alcanza cadena perpetua.

La Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Crimen (ONUDD) documenta el incremento de operaciones de los cárteles mexicanos en Asia, que han visto en esa región tanto un potencial mercado para la venta de estupefacientes como un espacio para el lavado de dinero. La ONUDD identifica los puertos de Hong Kong, Japón y

Corea del Sur como los puntos adonde arriban contenedores con drogas, pero también hoy se advierte en ellos una creciente presencia de laboratorios para la manufactura, con mano de obra mexicana, de drogas.

En el Pacífico, de sur a norte, tampoco hay puerto impenetrable a las mafias, pues incluso aquellos que se precian de tener los controles más estrictos de seguridad son utilizados por las mafias como trampolín para el transporte de sus drogas.

A Estados Unidos, el mercado número uno para los estupefacientes (cocaína, heroína y drogas sintéticas), las mafias envían una buena parte

directamente a sus puertos, que a su vez son usados por las mafias para embarcar drogas a Europa y a otras regiones, a pesar de los fuertes controles que hay en ellos. Por ejemplo, en el *Informe analítico sobre la utilización de contenedores en el mundo, 2007*, elaborado por la ONUDD y la OMA, se cita que ese año los Estados Unidos de América fueron el país de salida de una remesa de 3 000 kilogramos de hierba de cannabis incautada en el puerto de Amberes (Bélgica). Según los detalles proporcionados, el contenedor puede haber sido embarcado en Kingston (Jamaica), es decir, puede haber pasado desde los Estados Unidos a Jamaica con

rumbo a Bélgica debido a los estrictos controles portuarios estadounidenses.

Como se ha visto aquí a lo largo ya de cuatro capítulos, no hay puerto en el mundo inmune al tráfico de drogas. Incluso los de Canadá —país con bajos niveles de corrupción— se emplean para recibir la droga sudamericana, tanto la que abastece a los consumidores locales como la que se reenvía a lugares tan remotos como Australia. Por ejemplo, en 2007 los funcionarios de la Dirección de Servicios Fronterizos de Canadá (CBSA, por sus siglas en inglés) detectaron e incautaron cocaína que iba para Australia, Inglaterra, Irlanda y Emiratos Árabes Unidos. Ese mismo

año, en el puerto de Montreal, dentro de un contenedor con pulpa de mango congelada, se encontraron 193 kilogramos de cocaína de alta pureza. Un cargamento similar estaba en puertos de Estados Unidos, pero eran 363 kilogramos de cocaína con destino a Holanda. A puertos canadienses, lo mismo que a los de Estados Unidos, se transportan toneladas de cocaína, heroína y mariguana, esta última en forma de hierba, de aceite o de comprimidos.

En resumen, en el negocio global del tráfico de drogas la mafia mexicana, o los llamados *cárteles de la droga*, es hoy, en muchos mares del mundo, la que

da la patente de corso.

**5**

**Gatún.**

*Gatún*: lindo nombre para un barco. Como el del lago artificial del canal de Panamá, que llegó a ser el más grande del mundo y funciona como reservorio para la operación de sus tres juegos de esclusas gemelas, la mayor de ellas, llamada del mismo modo.

Precisamente en estas aguas panameñas, el domingo 17 de marzo de 2007, el carguero *Gatún* hizo su último viaje. En lo alto del mástil tremolaba una impecable y colorida bandera azul y rojo con dos estrellas: la de Panamá. En la cubierta, en dos contenedores, un cargamento de 19.4 toneladas de cocaína. Seiscientos millones de dólares en polvo blanco de la mejor calidad.



Éste es el recorrido de esa droga: se empaquetó un día antes en un puerto de Colombia, luego se embarcó en lanchas rápidas que bogaron por el Pacífico y, ya en aguas internacionales, se transbordó al *Gatún*, la madrugada de la fecha mencionada. No iba en compartimentos especiales, sino dentro de los contenedores, a la vista, ahí, en cubierta. La advirtió la Armada estadounidense que detuvo la embarcación.

¿Cuántas entregas habrá hecho antes de esa ocasión? El honroso nombre con el que navegó durante los dos últimos años no era el original: fue *Birte Andrea*, cuando lo armaron y lo botaron

en Hamburgo, en 1970; en 1977, sólo *Andrea*; en 1992, *Al Battani*, como el príncipe astrónomo, astrólogo y matemático árabe. Con esa denominación rotulada en su proa, en 2005 fue abandonado en Veracruz, México, con todo y tripulación. Tiempo después, un capitán mazatleco, marino mercante, lo adquirió mediante subasta y, tras registrarlo con bandera panameña, a mediados de marzo lo hizo zarpar de Mazatlán con rumbo al Pacífico sur. El 15 de marzo de 2007 cruzó por el canal de Panamá y surcó el Atlántico hasta la región de Demerara Mahaica. Atracó en Georgetown, en la desembocadura del río Demerara, en

Guyana. Al día siguiente regresó a aguas panameñas y entró al puerto Cristóbal, en Colón. Atracó en el muelle 7 y permaneció allí durante varias horas, mientras cargaban contenedores de urea y otras mercancías compradas en la zona libre. Que el *Gatún* navegara por estas aguas no era raro. De hecho, cubría itinerarios entre puertos mexicanos y panameños, de Cristóbal y Manzanillo, pero también a Georgetown, a Guyana, y a Maracaibo, Venezuela, sólo que en esta ocasión su plan marcaba que, después de cargar, regresaría al Pacífico mexicano, hasta Topolobampo, donde desembarcaría tanto su carga legal como otras mercancías no consignadas. Pero,

en cambio, aquella madrugada del 17 de marzo echó a andar en otra dirección, como si fuera a Sudamérica.

En el límite de las aguas internacionales, cerca de las costas entre Coclé y Veraguas, el *Gatún* se encontró con varias lanchas colombianas. Ahí *desayunó* la cocaína, un embarque del cártel de Sinaloa.

En la maniobra participaba, además de la tripulación del carguero, un grupo de mexicanos, empresarios navieros que desde meses atrás se habían instalado en un lujoso hotel panameño, cuya función era hacer los trámites necesarios para que barcos legales como éste operaran sin problema el contrabando de

narcóticos.

Los mandos (capitán y segundo oficial) y los maquinistas eran panameños, y una parte de la tripulación, de origen mexicano, mazatlecos reclutados en su puerto. Por esa sola *vuelta* cada uno cobraría 300 000 pesos, lo que ni en un año de trabajo. Ya *desayunado*, el barco volvería a México. Confiadamente retomó las aguas del Pacífico, ahora hacia el norte. La tripulación se imaginaba con el dinero ofrecido por un cártel en las manos; avistaba las gaviotas sobre las palmeras de Cohíba, isla que desde 1919, y aun hasta 2004, fue colonia penal y que por su belleza es

uno de los principales atractivos de estos mares. A sólo 25 millas náuticas de su destino, la emoción era tal que los marinos no se percataron de que los vientos no estaban a su favor. Pronto lo descubrieron dos imponentes naves de la guardia costera estadounidense que le cerraron el paso. Bastaron unos instantes para que les echaran la red.

Reclutarse con los cárteles significa para la gente de mar estar permanentemente al filo de la navaja, pero, como dicen ellos mismos: “a golpe de mar, pecho sereno”.

Los agentes de la DEA se anotaron un *hit*, el decomiso récord en la historia del narcotráfico; superaba las 13.6

toneladas de cocaína encontradas en el pesquero *Lina María* en septiembre de 2004, cuando lo interceptaron cerca de las Galápagos, y las 13 toneladas que ese mismo mes descubrieron en el también pesquero *San José*, de México, cerca de Manzanillo; muy lejos quedaban las 11.9 toneladas que el barco camboyano abanderado en Belice, *Svesda Maru*, ocultaba en su bodega de pescado cuando fue detenido cerca de Acapulco, y las 11 toneladas que en los años noventa la DEA halló en el *Nataly I*, de Colombia, cuando recorría el Pacífico de sur a norte.

El del *Nataly I* en su momento fue el decomiso estrella de la DEA. Pero las

mafias, mientras los gobiernos latinoamericanos hablaban de avances en la lucha contra las drogas, tenían sus propios galardones: no han dejado de movilizar por los mares del mundo cantidades de droga mucho mayores; de hecho lo del *Gatún* es sólo una muestra de lo que hoy opera el cártel de Sinaloa.

En este negocio, como se ha visto, las ganancias son variables, pues los destinos encarecen la droga: un kilogramo de cocaína en Colombia o en México cuesta 10 o 30 veces menos que en Europa o en Australia. El cargamento del *Gatún* se habría valuado cinco o 50 veces más de haber estado en el Atlántico, las costas de Marbella, el



estrecho de Gibraltar, las Azores, las costas de Tasmania, el golfo Arábigo o en las aguas de Países Bajos. Por ejemplo, las ocho toneladas de cocaína pertenecientes a narcotraficantes colombianos que, ocultas entre bananas y yuca peruanas y ecuatorianas, llegaron de Ecuador a Amberes en octubre de 2012, se valoraron en 500 millones de euros. Las transportaron como hacían regularmente con los cargamentos de cocaína que metían por ese puerto belga: en contenedores con doble fondo. Pero el cargamento fue descubierto y decomisado. Un duro golpe, ya que, además del costo del transporte, ya se habían untado las manos de los

aduanales que les dejaron meter el cargamento en Guayaquil, y las de los de Amberes, que les permitieron recibirlo. En el último minuto, un soplo hizo que las autoridades decidieran abrir el contenedor. Se fue a pique la remesa de cocaína que en Países Bajos venderían los *dealers* de las calles del barrio rojo y las barcazas flotantes que sirven a sus clientes paquetes completos de muchachas de vitrina y cocaína. Los únicos que ganaron con la incautación fueron los monos y los macacos del zoológico de Rotterdam, adonde finalmente fueron a parar las bananas de aquella carga.

## PANAMÁ, EL PUENTE CENTRAL

Panamá, ubicado en el extremo sureste de América Central, entre Costa Rica, Colombia, el mar Caribe y el océano Pacífico, con su territorio de 75 517 kilómetros cuadrados, es el puente central del tráfico náutico de droga, favorecido por la laxitud con la que operan sus puertos y su industria marítima. Es el paraíso no sólo de las banderas de conveniencia, sino de contrabandistas y traficantes.<sup>1</sup> Aquí encuentran lugar experimentados capos colombianos, violentos *señores* mexicanos, carismáticos *boss* italianos, jefes gallegos que navegan con bandera

de pescadores, rusos implacables y mercenarios de Flandes, quienes transportan droga lo mismo que bananas, productos asociados desde los primeros tiempos del narcotráfico marítimo.

En el corazón del cruce náutico de mayor importancia en la región, desde lo alto de la torre más elevada, se ven abrirse las esclusas del canal de Panamá, 80 kilómetros de vía interoceánica donde se cruzan el Pacífico y el Atlántico; los buques procedentes de éste entran por la bahía de Limón; después de atravesar el rompeolas del puerto de Cristóbal, navegan a nivel de mar hasta las esclusas del lago Gatún; luego, a nivel

del lago Miraflores, las de Pedro Miguel; más tarde continúan mar adentro hasta las de Miraflores, para entrar, por último, a Puerto Balboa.

Visitar este lugar es como echar un vistazo al mundo de los negocios: navieros, armadores, comerciantes, aduaneros, banqueros, mercaderes y, con ellos, traficantes, contrabandistas y truhanes. Los hombres con turbantes y espesos mostachos son navieros hindúes; con *thawb* y *ghtura*, mercantes árabes, saudíes occidentalizados con finísimos trajes a la medida. Unos y otros engullen los frutos del mar que ofrece el restaurante más cosmopolita y elegante del canal, mientras arreglan

embarques, pactan precios, acuerdan el trámite de sus pedimentos aduanales, cierran negocios legales e ilegales. Es la ciudad de Colón, eje del sistema náutico y portuario de América Central.

Panamá tiene un sistema portuario muy completo y organizado, con 26 puertos —fruteros, azucareros, pesqueros, terminales petroleras, etcétera—, de los cuales los traficantes sacan partido. La Autoridad Marítima de Panamá (AMP) administra 19, que dan servicio al transporte internacional y de cabotaje; los restantes están a cargo de empresas privadas fiscalizadas por la AMP a través de las capitanías de puerto ubicadas en uno y otro océanos. El canal

moviliza más de seis millones de TEU<sup>2</sup> anuales en mercancías.

Aquí tienen presencia tres de los 10 principales operadores de terminales de contenedores en el mundo: Manzanillo International Terminal (MIT), Colón Container Terminal (CCT) y Panamá Ports Company (PPC), subsidiaria de Hutchinson Ports Holding (HPH). Los dos referentes fundamentales del sector portuario panameño son el Complejo Portuario de Colón —donde funciona la MIT, Puerto de Cristóbal y Colón Container Terminal Evergreen—, ubicado en la entrada caribeña al canal de Panamá, y Balboa, en la entrada del Pacífico, dos de los puertos más

influyentes de América Latina. La PPC administra tanto éste, ubicado en la ciudad de Panamá, como el de Cristóbal, en la ciudad de Colón, del lado del Atlántico. La empresa inició operaciones en Panamá en 1997, gracias a una concesión por 25 años, prorrogables, otorgada por el Estado.

Stevedoring Services of America (SSA) opera el MIT, que es privado. El grupo taiwanés Evergreen construyó un moderno puerto de contenedores en la entrada atlántica del canal: el Colón Container Terminal (Coco Solo Norte). Petroterminales de Panamá (PTP), una empresa cooperativa en la que están vinculados el gobierno y una empresa



privada, administra y opera los puertos de Charco Azul, en Chiriquí, y Chiriquí Grande, en Bocas del Toro. El Puerto General de Carga es una terminal que se localiza en la laguna de Chiriquí Grande. El Terminal Pacífico consiste en dos muelles diseñados para el transvase de petróleo crudo y otros subproductos de éste, situado en el lado oeste de la bahía de Charco Azul y el lado este de la península de Burica.

En el lado del Pacífico se encuentra la terminal de contenedores PSA International Terminal, construida —de ahí sus siglas— por la Autoridad Portuaria de Singapur en la antigua base de Rodman, un antiquísimo muelle para

carga y descarga de combustible. También dedicada a brindar este servicio está la terminal Decal Panamá, que, por encontrarse en la isla de Taboguilla, tiene una posición estratégica que facilita el abastecimiento de los buques que atraviesan el canal.

En medio de la portentosa infraestructura de este país, que he descrito, los narcotraficantes contrabandean en barcos de todo tipo, legales y piratas. Enumero a continuación algunos casos.

En los años ochenta, al amparo del general Manuel Antonio Noriega, presidente de facto entre 1983 y 1989, desde aquí operaba, con barcos,

lanchas, muelles y bodegas, y también en el lavado de su dinero, el gallego José Ramón Prado Bugallo —nacido en 1955 en Cambados, Pontevedra—, mejor conocido como *Sito Miñanco*, uno de los primeros socios que los colombianos tuvieron para traficar cocaína por mar hasta Galicia.

Más recientemente, el ex policía costarricense Mauricio García Reyes llevaba cocaína hacia México en un compartimento especial del yate deportivo *Alimar*, que navegaba en las cercanías de las Playas del Coco y luego cruzaba por el canal de Panamá. García Reyes trabajó para el Organismo de Investigación Judicial (OIJ) de su país

natal, hasta que se le implicó judicialmente en el asesinato del finquero Ciro Monge Mena, hallado en julio de 1997, cerca de Pococí, Limón, decapitado y con las manos mutiladas.

En noviembre de 2011, el yate del ex funcionario, en el que estaban sus connacionales Alberto Sibaja Pérez, de Punta Arenas, y Romario Martínez, de Guanacaste, yacía anclado en las azules aguas de Bocas de Toro, provincia frente a la isla Bastimentos, cuando en una inspección se descubrieron 633 kilogramos de cocaína que iban a entregarse a un cártel en México.

En enero de 2000, por el canal cruzó, recién *desayunado*, el *Nativa*,

construido en la entonces Yugoslavia en 1981, en el que se transportaba habitualmente acero y piezas metálicas entre América y Europa. En su última travesía, zarpó de Montenegro rumbo a América del Sur en diciembre de 1999, y recibió el año nuevo en aguas del Pacífico. Lo capitaneaba un peruano, Amílcar Ávila —aunque el que daba las instrucciones era un colombiano—, con una tripulación de 18 hombres: tres peruanos, un alemán, tres colombianos y 11 ucranianos, reclutados en sus países de origen por la empresa armadora y enviados a Yugoslavia.

Ya en Panamá, al *Nativa*, atracado en un exclusivo club de yates, en tres

horas le metieron 380 paquetes de cocaína en un compartimento cerca de las grúas de babor. Luego el navío salió para continuar su travesía. El 16 de enero, cuando apenas había cruzado el canal de Panamá hacia el Pacífico, fue rastreado por un satélite de la DEA con el fin de conocer su curso de navegación y su posible destino, y, posteriormente, interceptado. Conducido a Arica, se descubrió su cargamento: nueve toneladas de cocaína de alta pureza, valuadas en 500 millones de dólares. En tanto que la incautación se anunció como la octava más importante a escala mundial, el capitán de la nave y los tripulantes Freddy Casalin (colombiano)

y Federico Przybilla (también de Colombia, pero con pasaporte alemán) obtuvieron penas de 10 años de prisión, y de siete años para el resto de la tripulación, a purgar en el Complejo Penitenciario de Acha, en Arica.

El *Nativa* pasó a ser en Panamá un barco emblemático, símbolo del uso de cargueros para traficar cocaína. El buque, que estaba bajo resguardo de las autoridades y, como es usual, en proceso de ser subastado, extrañamente no animaba a postor alguno. En mayo de 2002 estuvo a punto de hundirse, pero, también extrañamente, emergió, negándose a cavar su propia tumba. Años después, lo adquirió un consorcio

peruano.

El *Fifita*, vetusto carguero de 47 años de edad, transportaba entre Panamá, Colombia y Estados Unidos suficientes toneladas de cocaína como para trazar una gruesa línea marítima entre la Patagonia y Alaska. Asimismo, ha pasado una infinidad de cargamentos de cárteles mexicanos por Panamá. La fiscalía antidrogas de este país registra que el de Sinaloa es uno de los más activos: recluta capitanes y tripulaciones, y contrata, arrienda o compra embarcaciones con todo su avituallamiento. Aquí operan sus células porque un puerto con banderas de conveniencia es una zona franca, y eso



es Panamá, la región portuaria con más embarcaciones que operan con sus pabellones de conveniencia: 17% de las embarcaciones que portan tales banderas tienen la de Panamá, y les siguen las que enarbolan las de Liberia, Belice, Malta y Honduras. El caso de este último es, asimismo, el de un país cuyas operaciones portuarias han copado operadores de la mafia mexicana a través de dos cárteles, principalmente, el de Sinaloa y *los Zetas*.

Además de estas organizaciones, otras, también de origen mexicano, tienen presencia en Panamá: los cárteles de Juárez y del Golfo, y los Beltrán

Leyva, cuyas disputas se han extendido a este país. Sólo entre 2009 y 2012, dos decenas de mexicanos fueron asesinados en la zona, y de los 2 500 extranjeros presos en cárceles panameñas más de un centenar son mexicanos vinculados con el tráfico de drogas.

Por esta franja marítima se embarca la droga hacia puertos de Honduras y Guatemala, países que son bodega de narcóticos y armas de los cárteles mexicanos; por ella se mueven enormes cantidades de droga, como la que iba a bordo del *Gatún* y recibiría el cártel de Sinaloa en Topolobampo. ¿Por qué allí? Porque es como llevarlos a casa, un puerto controlado que garantiza el

movimiento de cargamentos prohibidos sin grandes complicaciones.

Gestores del cártel se asientan tanto en la capital de Panamá como en las ciudades portuarias de toda la región. Se hospedan en los lujosos hoteles de la avenida Balboa, cenan langosta en los restaurantes flotantes y beben whisky mientras reclutan personal y cierran negocios. Operan con compañías ya establecidas o creadas ex profeso; en el caso del *Gatún*, por ejemplo, los mexicanos Jorge Alonso Núñez, José Ernesto Mondragón y Jesús Camacho crearon la Marine Management and Chartering, a cuyo nombre registraron el buque. El Departamento del Tesoro de

Estados Unidos dice que el sinaloense Heriberto Zazueta Godoy, *Capi Beto*, coordinó la última narcotráfica del *Gatún*. Lo identifica como un “destacado coordinador” de transporte marítimo de estupefacientes, que durante decenios ha transportado droga vía marítima; en los últimos años, para el cártel de Sinaloa, ha transportado “con éxito significativas cantidades de cocaína”. En consecuencia, en mayo de 2014 el gobierno estadounidense incluyó en su famosa lista negra a empresas de Zazueta Godoy con base en Mazatlán y Guadalajara, entre ellas la compañía de mariscos Comercializadora y Frigoríficos de la Perla del Pacífico, la

empresa de pesca Producción Pesquera Doña Mariela, y el restaurante Taipén, S. A. de C. V.<sup>3</sup> En palabras del director de la Oficina de Control de Activos Extranjeros (OFAC, por sus siglas en inglés) del Departamento del Tesoro, Adam J. Szubin: “Heriberto Zazueta Godoy ha transportado grandes cantidades de narcóticos en alta mar para Zambada García y para el cártel de Sinaloa durante años, incluso después de haber sufrido el embargo marítimo más grande de la historia de la cocaína en el 2007”.

Las mafias encuentran en Panamá facilidades que van más allá del uso de embarcaciones ex profeso para el

transporte de cocaína con banderas de conveniencia de ese país: incluso para operar, anclados a la estructura portuaria formal, el mecanismo completo de tráfico marítimo de droga. Por un lado, en Panamá “existen funcionarios de seguridad y del mismo engranaje portuario permeados por estas organizaciones, lo que permite la contaminación de contenedores mediante el ingreso de pequeñas cantidades de clorhidrato de cocaína”, según registró a finales de 2013 la Comunidad de Policías de América (Ameripol). Por el otro, también es un paraíso financiero para que los cárteles mexicanos laven su dinero. Las autoridades estadounidenses

detectaron, por ejemplo, una compañía constituida aquí, Evolution Market Group (EMG), del consorcio DWB Holding Company, con el brasileño Daniel Fernandes Rojo Filho y el portugués Pedro Benevides a la cabeza, por medio de la cual el cártel de Sinaloa lavó cantidades multimillonarias. El consorcio además captaba dinero legal de ahorradores, a quienes ofrecía invertir a corto plazo, mediante el sistema Ponzi (piramidal), o en empresas de energías renovables, con muy altos rendimientos.

En 2008 la DEA y el Servicio de Impuestos Internos de Estados Unidos (IRS, por sus siglas en inglés) iniciaron

en cortes de Arizona una acusación criminal contra la DWB Holding Company y sus compañías, entre ellas la EMG, que operaban no sólo en Panamá sino también en Estados Unidos, Bélgica, España, Austria y Francia, países en los que estafaron a miles de personas mediante ese esquema que, a pesar de su complejidad, tampoco era nada nuevo, pues la mafia italiana lo ha aplicado reiteradamente, con la misma finalidad, en diversos países de Europa y América.

Para rematar, Panamá es una de las principales rutas de *tumbe*, esto es, donde la droga que pertenece a una organización es *tumbada* (robada) por



otro grupo.

Antes de concluir este apartado del capítulo conviene revisar el destino final del *Gatún*, que no se cumplió cuando la guardia costera estadounidense lo detuvo recién *desayunado*. Confinado en calidad de incautación bajo potestad de la Dirección de Bienes Patrimoniales del Ministerio de Economía y Finanzas de Panamá, permaneció fondeado durante años, pero en julio de 2011 se hundió cerca de la isla Melones, ocasionando un fuerte derrame de diesel marino, parte de los 150 000 galones con los cuales el cártel de Sinaloa abasteció el carguero para aquella frustrada travesía.

Es necesario no confundir el *Gatún* del que hablo con el navío eslovaco del mismo nombre y de 33.46 pies de calado —el mayor que llegó en 2010 a Barranquilla— que transporta acero entre Europa y Sudamérica, y al que se le puede ver en el golfo de México y el Pacífico yendo de los puertos mexicanos a los sudamericanos.

## LA RUTA ATLÁNTICA Y CENTROAMÉRICA

Cuando las organizaciones criminales encuentran que el tráfico marítimo está congestionado, o que las guardias tienen instrucción de revisar ciertas

embarcaciones, se repliegan hacia otro paraíso de traficantes: Costa Rica, para utilizar la ruta atlántica. Este país colinda con Nicaragua en el norte y con Panamá en el sureste (conectados por las aguas de la bahía de Limón), y posee la mayor biodiversidad de la región. A diferencia de sus países vecinos, no padece altos grados de violencia, pero tampoco tiene mucha vigilancia, por lo que el contrabando opera sin mayor ruido.

Se dice que la de Costa Rica es una de las democracias más consolidadas de América, reconocimiento que se ganó desde que, en 1948, abolió el ejército, pero también tiene sus lados oscuros, de

los que poco se habla; por ejemplo, es un edén para los proxenetas. Se le conoce como *el Taiwán de América* porque aquí el turismo sexual —cuya principal clientela son estadounidenses viejos que quieren evitar el gasto hasta Taiwán, así como suizos y austriacos— incluye sexo con niños. Demócrata y pacífico, o anfitrión de pedófilos, el hecho es que, por su ubicación geográfica, con salidas marítimas hacia el Atlántico y el Caribe en el este, y hacia el océano Pacífico en el oeste, Costa Rica también es un importante puente para el narcotráfico mundial.

Cuenta con una superficie marítima (589 000 kilómetros cuadrados) mayor

que su área continental (51 100 kilómetros cuadrados). Sus amplios territorios náuticos, que incluyen zonas alejadas, como la Isla del Coco, a unos 480 kilómetros al suroeste de la península de Osa, en la costa del Pacífico, carecen —salvo en el caso de las expediciones científicas— de vigilancia. Por eso desde los años noventa células de cárteles colombianos, como las de los hermanos González Rivas, se establecieron aquí para manejar otras rutas de transporte y abasto de droga para los cárteles mexicanos, como el de Juárez, el del Golfo y el de Sinaloa, y aun directamente para Norteamérica;

traficaban cargamentos de cocaína que enviaban las FARC y otros traficantes. Desde Costa Rica, Húber González Rivas, casado con una tica, reenviaba a Estados Unidos, México y Europa la droga que recibía de sus hermanos de Colombia y Panamá por puertos del Atlántico como Moín y Limón, ya mediante embarcaciones propias, ya en otras que subcontractaba.

Tras la captura, en diciembre de 2006, de Héctor Martínez Quinto en Punta Arenas, Húber tomó el mando de la flotilla de pescadores artesanales reclutada principalmente en las zonas de esa localidad y de Quepos, en el litoral del Pacífico, para abastecer de

combustible a las lanchas que se dirigían hacia las costas de México y Nicaragua.

Parte de la droga que a los González Rivas le proveían grupos como el Frente 57 se intercambiaba por armas en Honduras o en Nicaragua, las cuales luego se remitían a las FARC, que a su vez las traficaban desde Buenaventura y el Pacífico chocoano, en los límites con Panamá, hacia Estados Unidos. Uno de sus colaboradores, Élmer Mata, hombre de confianza del guerrillero Tomás Medina, el *Negro Acacio*, canjeaba con éste drogas por fusiles AK-47 y municiones.

Instalado en Alajuela, Húber

manejaba a sus sicarios junto con su hermano Dagoberto, quien se movía entre los puertos de Colombia y Panamá. Asociado con gente de Costa Rica, en 2006 instaló tres empresas en este país: Inversiones Costeña Internacional, Global Digital Parment Services (GDPS) y Production a One Hundred Tem, que operaban como fideicomisos. Fernando, el mayor de los hermanos, se encargaba de matricular las lanchas en Buenaventura y tenía el control de los envíos desde Pilisa y Bajo Baudó, en Chocó.

Su estructura de narcotráfico y lavado de dinero incluía 37 bienes inmuebles en Costa Rica —más bodegas



y embarcaciones— y 50 en Cali, Colombia, y edificios y empresas, como Maderas González, en Buenaventura y en la región del Eje Cafetalero, Cundinamarca, Antioquia y la Costa Atlántica.

Los problemas de los González comenzaron durante 2006 y 2007, cuando la policía les decomisó, en distintos operativos, casi 40 toneladas de cocaína que transportaban por aguas del Pacífico. En febrero de 2008, en el río Cauca, parte de la cuenca hidrológica del Atlántico, aparecieron los cuerpos de Húber y Dagoberto. Durante cuatro días durmieron con peces. Su muerte se interpretó como un

ajuste de cuentas por la incautación de un cargamento de cuatro toneladas de cocaína. Su lugar lo ocuparon rápidamente otros pasadores de droga establecidos en Puerto Limón.

El complejo portuario de Limón está integrado por dos puertos vitales para Costa Rica, en tanto enlazan con Estados Unidos, África y Europa, principal región de intercambio comercial: Limón y Moín, separados entre sí por sólo seis kilómetros. No obstante, tienen muy mala fama: prostitución, tráfico de drogas y armas. Los *dealers* andan por las calles como si nada. En los establecimientos, los guardias, fuertemente armados, son un aviso de

que ahí los asaltos son cosa común. Su “libre mercado” de sexo y drogas, sin embargo, también es su gran atractivo. Los turistas que llegan de San José, sobre todo estadounidenses y canadienses, no pierden la ocasión. Hay burdeles abiertos día y noche y vendedores de droga apostados en cada esquina en espera de clientes.

Físicamente, Puerto Limón, la *Nueva Orleans del Atlántico*, está a sólo 158 kilómetros de San José, pero socialmente está a un océano de distancia: mientras que en la capital de Costa Rica el ambiente es de una ciudad relajada y segura, en Limón es de yonquis, turismo sexual y contrabando.

Limón esta bañado por el mar Caribe en el noreste, lo refrescan las brisas marinas de Punta Arenas en el suroeste, y tiene a Panamá en el sureste. Sus afluentes no son del intenso azul Caribe, sino de aguas parduscas de lechos pedregosos. Ésta fue una de las primeras tierras que pisó Colón; por eso, cerca del malecón, hay un busto que lo recuerda. A unas calles de ese sitio se observan las barcazas que se acercan por el Atlántico, así como las que viajan en dirección opuesta, hacia el Pacífico. Del otro lado, donde los vientos soplan de este a oeste y las aguas no son tan bravías, hacia Guanacaste, se halla una bahía de aguas tranquilas, de esas que

generan apenas una leve brisa: es la llamada Costa de Oro costarricense.

Allá está Playa Potrero, donde se ha vuelto frecuente encontrar lanchas a la deriva, sin amo ni tripulación. Se usaron para trasladar droga. Si los narcos creen que ya la identificaron, o que la policía les va siguiendo los pasos, transbordan su carga a otras embarcaciones y abandonan la lancha *caliente*.

Limón es una provincia multicultural: indígenas, afrocaribeños, chinos y emigrantes europeos — alemanes, italianos, belgas y suizos— que en el siglo XIX llegaron en vapores en pos del sueño de los paraísos americanos. Hay, sobre todo,

descendientes de aquellos negros traídos de Cabo Verde, la cuenca del Caribe (Belice y Cartagena), Curazao, Jamaica, Aruba, Cieneguita, Livingston y Nueva Orleans para trabajar en las plantaciones de bananas y café, en las líneas de ferrocarril y en todo aquello que requiera peones que laboren más de nueve meses con la esperanza de recibir algún día su salario.

Es ésta la provincia en la que a principios del siglo pasado la principal vía de comunicación con el mundo era a través de los vapores de la United Fruit Company, que una vez por semana zarpaban de estos mares desde Puerto Limón (construido en 1871) en la ruta

directa a Manchester, Inglaterra. En aquellos tiempos, el paludismo y la malaria —que los lugareños se curaban con quinina— eran los azotes de estos trópicos; hoy lo son el narcotráfico y los males asociados con el contrabando y el consumo de drogas.

En Limón, con frecuencia la cocaína se envía en cargamentos de banano, principal producto de exportación del país, cuyo aroma disimula el olor de la droga —aunque también entre piñas y muchos otros frutos tropicales—, o de café, que se comercializan en Europa y en Asia. Puertos como Tarragona y Galicia en España, Palermo y Nápoles en Italia, Hamburgo y Bremen en

Alemania, Amberes en Países Bajos, Marsella en Francia y Manchester en Inglaterra son destinos habituales de los bananos “blancos” costarricenses.

Los trucos para ocultar la droga entre la fruta —a veces real— o para enmascararla son muy complejos. Por ejemplo, de Puerto Moín salieron hacia Algeciras, España, “bananas” que no eran más que carcasas de fibra de vidrio con esa forma, pintadas a mano con tal meticulosidad que era imposible identificarlas a simple vista (como las que habitualmente se envían de México y Sudamérica a Miami) o, ni más ni menos, chiles jalapeños rellenos de cocaína que el cártel de Sinaloa



enlataba al vacío y exportaba a Estados Unidos.

Los traficantes son perennes innovadores, y no sólo se valen de la fruta: en 2011 se fabricó un *chalet* que se exhibiría en la Feria Internacional de Marsella, exposición anual de gran prestigio que reúne lo más selecto del diseño y la decoración. Lo más valioso de esa obra de arte mobiliario que se embarcó en Moín era su relleno: cocaína pura.

Los cárteles mexicanos utilizan cada vez más Costa Rica como “zona de producción y bodega”, como ocurre con Honduras, El Salvador, Nicaragua y Guatemala, en la ruta Colombia-

México-Estados Unidos.

Las tierras americanas son pródigas en el cultivo y la producción de drogas; sus mares, espléndidos para su transporte. Buena parte de sus miles de islas, archipiélagos y cayos son propicios para el traslado de cocaína y, si el embarque está *caliente*, para su almacenamiento. Se usan lo mismo las Islas de Bahía —Roatán, Utila, Guanaja—, sus islotes y sus cayos, en Honduras, que las amplias costas nicaragüenses, los fértiles pasadizos tropicales de Guatemala, con salida al Pacífico y al Atlántico, y las zonas de puertos de los cayos beliceños.

Belice, al sur de México y al

suroeste de Guatemala, es una antigua colonia británica poblada por garífunas, criollos, mestizos y unos pocos pobladores mayas. Hoy país soberano, desde tiempos antiguos ha sido zona franca para el contrabando, auspiciado desde su núcleo financiero, Belmopán, capital y principal puerto.

Todas esas zonas de América son lugares paradisiacos, pobres y con autoridades corruptas, que han permitido el asentamiento y el empoderamiento de organizaciones de narcotráfico.

Cuando se usan las ínsulas de Honduras y Nicaragua como base, la droga ya no pisa tierra mexicana, sino que se envía directamente a Estados

Unidos por el golfo de México; de ahí que se le comience a identificar como *el triángulo marítimo de la droga*.

En las operaciones suelen participar traficantes de cualquier nacionalidad y con todo tipo de embarcaciones. En 2012 una red utilizaba yates deportivos que salían desde Colombia, concentraban la droga en la bahía Drake, en la península de Osa, pasaban por Panamá y en Costa Rica la transbordaban para enviarla a México.

De Curazao, que hasta 2010 fue propiedad de Países Bajos (las Antillas Neerlandesas), se envía droga a los puertos de ese país y de Bélgica; de Jamaica, a Reino Unido; de Guadalupe y

Martinica a puertos franceses. Según rumores, por Curazao cruzó la aeronave en que salió de México el capo Rafael Caro Quintero en noviembre de 2013, cuando la DEA ordenaba recapturarlo luego de que las autoridades judiciales mexicanas lo excarcelaran.

Y, en la inmensidad de esas aguas, están las Bahamas, aquel paraíso que Carlos Lehder usó como base para su tráfico de cocaína, su modelo de transporte y su distribución de droga que replicarían otros colombianos y los cárteles mexicanos.

Los puertos de Venezuela han ganado presencia en los envíos de droga, principalmente los destinados a Europa.

Sus hermosas Islas Margarita y la bahía de Paramaribo también funcionan como zona de transbordo de cargamentos de cocaína que terminarán en España, Francia y Portugal. Barcos como *Poseidón I*, *Doña Rosa* y *Caridance* se han utilizado para llevar desde ahí cocaína a España.

En agosto de 2011 desde un puerto venezolano se envió el *Louise*, yate de bandera neerlandesa, hacia Gran Bretaña. Arribó a Southampton con 1.2 toneladas de cocaína pura al 90%, valuada en 300 millones de libras esterlinas —492 millones de dólares—. Quienes enviaron el barco eran una familia, seis neerlandeses, traficantes de

cocaína y “éxtasis”.

Desde estos puertos latinos las mafias se las ingenian para que el negocio no tenga trabas: en junio de 2012 se descubrieron en Maracaibo más de 20 000 kilogramos de cocaína escondidos en sacos de cemento y en pipas azules con rumbo a México. Valorada en más de 1 000 millones de dólares, la droga se encontraba en contenedores a nombre de la empresa Agentes Aduanales y Naviera Somarca, dedicada a la exportación y la importación, logística, embarque, desembarque y nacionalización de mercancía, así como con servicio de naviera. La organización, liderada por

Arturo Acosta Ariza, ocultaba la cocaína en contenedores en manglares de parques naturales y playas, luego la recogía y la trasladaba en lanchas rápidas hacia Puerto Colombia (en el Atlántico), además de otros puertos de Nicaragua y Honduras, y, de allí, a Estados Unidos. Acosta ingenió un sofisticado mecanismo en el que utilizaba como corredor estratégico el parque natural Isla Salamanca, localizado entre Barranquilla y Magdalena, y el parque Tayrona.

El puerto de Manta, de la legendaria ciudad ecuatoriana a la cual llegó la expedición comandada por Pedro de Alvarado en 1543, en la actualidad es el



más socorrido por los traficantes que operan en Ecuador. Como es estratégico en el Pacífico, se le reconoce como su *puerta*. De ahí zarpó y echó a navegar por las costas de Esmeralda, en octubre de 2012, el *Gema Felicidad*, un pesquero de matrícula ecuatoriana, con 285 kilogramos de cocaína y 17 tripulantes. Su armador: Pedro Vera Mero.

Un mes antes, el estadounidense Robert Bruce Adams y los dominicanos Carlos López y Juan Tirso Bisonó llevaban a Bahamas 120 kilogramos de cocaína en la *Chubasco*, una lancha con la matrícula estadounidense UKY48425K86. Se las identificó como

parte de una red internacional que trafica droga vía República Dominicana.

# 6

De la cuenca del Amazonas al

Orinoco,

El avión hace 10 horas de la ciudad de México a São Paulo. Luego hay que hacer un vuelo local de 150 minutos hasta Belém do Pará, el corazón de la selva amazónica. Ubicada en el extremo norte de Brasil, es la capital del estado de Pará y principal punto de entrada a la Amazonia. Su conexión con el resto de Brasil, y con el mundo, es por mar, con un puerto 100 kilómetros río abajo, hacia el Atlántico, uno de cuyos brazos conecta con el afluente más extenso del planeta: el Amazonas, que, visto desde el lecho, es un río temible y hermoso al mismo tiempo.

Igual que la ciudad, su viejo mercado, el Ver-o-Peso, el más antiguo

de Sudamérica, es un laberinto de edificios de formas abigarradas y colores intensos que crean un ambiente de permanente carnaval. Los portugueses lo crearon, en 1688, a un costado del puerto de Pará para recaudar fondos. Sus entradas principales se comunican con los embarcaderos, tan tumultuosos como las paradas de camión, o como los andenes del sistema de transporte colectivo en la ciudad de México, o como el metro de París a las seis de la tarde, o el de Londres los días de Navidad.

En este caos sobresalen pintorescos puestos de flores frescas, pescados crudos, asados o fritos, frutos exóticos,

tubérculos, bebidas y alimentos preparados, algunos tradicionales de la Amazonia, como la tapioca, o yuca, y otros que sólo se consiguen aquí, como el tacana y el amarillento tucupí, que se venden en botellas reusadas. En ellos se pueden encontrar numerosísimas hierbas frescas, olorosas y peculiares, como el jambú (que los forasteros llaman *el berro de Amazonas*), que al primer contacto con la boca adormece las encías y los labios —como los opiáceos, como la cocaína al untarse en la encía o al deshacerse en la lengua—, y en la Amazonia se usa en la cocción de sopas y pescados.

Cruzando el Ver-o-Peso está el

embarcadero del transbordador que se desliza sobre el imponente Amazonas, con más agua que el Misisipi, el Nilo y el Chang juntos, que nace en las faldas del nevado Mismi, en Arequipa, Perú, y se precipita 6 437 kilómetros por la cordillera de los Andes hacia la selva amazónica hasta desembocar en el Atlántico, hoy convertido en una importante vía de tráfico de droga.

Sobre el río es posible mirar detalladamente los desordenados edificios de Belém, la gran metrópoli de la Amazonia brasileña levantada en el corazón de la selva que los biólogos llaman *el pulmón del mundo*: en una misma acera conviven modernos

edificios y míseras casuchas sostenidas por pilotes sobre las pestilentes y fangosas aguas. Hay construcciones de estilo neoclásico europeo: el Teatro de la Paz, una copia que el ingeniero José Tiburcio Magallanes hizo del célebre Teatro alla Scala de Milán, y los palacios Antonio Lemos y Lauro Sodre, erigidos durante la fiebre del caucho, entre 1879 y 1945, cuando Pará era “la capital mundial de la goma”, material altamente cotizado que lloran los árboles. Los señoriales inmuebles son producto de aquella bonanza, como también lo son los primeros rascacielos y los altos y modernos edificios que se construyeron después. Se nota la



desigualdad, que reluce con la violencia y la problemática social por la creciente industria de la droga.



En las zonas urbanas de Belém muchas casas sirven como centros de almacenamiento de pasta de coca. También hay laboratorios que la procesan, refinan y empacan para después enviarla en pequeñas embarcaciones por el Amazonas o, en grandes buques, por el Atlántico. Entre la selva y este río se hace todo el proceso de cortar, mezclar, cortar de nuevo y otra vez mezclar, pesar,

embolsar y engrapar.

Brasil no sólo es país de producción y tráfico de droga sino también uno de los principales de América que la consumen: oficialmente, el segundo demandante de cocaína en el continente, sólo después de Estados Unidos. En muchos pueblos de la Amazonia y otras regiones de Brasil, los jóvenes afrontan graves problemas de adicciones, que se agudizan entre los más pobres; como la cocaína es inalcanzable para ellos, consumen *oxi*, una mezcla de residuos de cocaína, cal y gasolina, o queroseno, una versión barata del *crack*, pero mucho más adictiva. En Belém, por ejemplo, 80% de los jóvenes

consumidores usa esta droga letal.

La industria de la coca no es reciente en la Amazonia. Las zonas rurales de Belém y de toda la región amazónica son viejas productoras de clorhidrato de cocaína. Ahí donde a finales del siglo XIX y comienzos del XX su proceso era para la industria farmacéutica, en la actualidad ha florecido por su conexión, a través del Amazonas, con la región andina, la principal área de producción de coca en el mundo.

Como consecuencia del Plan Colombia, Brasil y sus puertos —como ha ocurrido con Perú— ganaron importancia para el narcotráfico hacia

México, Estados Unidos y Europa. Ya en 2011 la Organización de las Naciones Unidas (ONU) lo identificaba como el canal más importante para el envío de droga hacia el otro lado del Atlántico. La configuración geográfica de la zona coloca a Belém y a Manaus, fuertemente infiltrados por las mafias, como puntos medulares de esta operación. Parte de la droga que se produce en Perú, Colombia, Bolivia y, en años más recientes, en el propio Brasil, se introduce y se desplaza por los afluentes que nacen del valle de los ríos Apurímac, Ene, Mantaro, Ucayali, Marañón, Iquitos, Leticia, Benjamin Constant o Tabatinga hacia el Atlántico

para entregarse en áreas portuarias, costeras o marítimas de la región, lo cual ocurre si las mafias envían cargamentos ex profeso; si, en cambio, la remiten en barcos cargueros, viaja en los contenedores de soya, maderas preciosas, granos, productos químicos, ganado, zapatos, combustibles y otras mercancías y materias primas que Brasil exporta al resto del mundo.

Aquí comienza la ruta central del tráfico marítimo de cocaína. De la misma manera que con los puertos del Atlántico en Colombia, Ecuador, Surinam, Venezuela e incluso Argentina, desde esta zona de Brasil los cargamentos ilícitos se embarcan a

Portugal, España —además de Andorra, el territorio británico de Gibraltar y las tierras francesas de la cuenca del Sagre —, Francia, Alemania, Italia, Bélgica, Países Bajos y Reino Unido, generalmente en grandes buques, para posteriormente, en Cabo Verde, las Azores y las Canarias, transbordarlos a lanchas rápidas que bien llegan a puerto o los distribuyen en embarcaciones más pequeñas.



La industria del narcotráfico crece en la cuenca y en la selva amazónicas, fertilizada por la vieja problemática

social que aqueja a los pueblos indios y mestizos de la región. La española Mercedes de Budalles Diez la conoce bien. Se trata de una situación que se enrarece y se agrava a medida que el narcotráfico cobra presencia. Pueblos enteros han hecho a un lado el trapiche y el azadón para emplearse en los narcolaboratorios, como acontece en las selvas colombianas.

Mercedes es monja y teóloga, discípula de Carlos Alberto Libânio Christo —*Frei Betto*, aguerrido dominico, teólogo de la liberación oriundo de Belo Horizonte, Minas Gerais— y de Leonardo Boff. En los más de 30 años que ha vivido en la

Amazonia ha recorrido como pocos la selva, navegado sus ríos, pisado sus pueblos e, incluso, conocido por nombre a sus habitantes. En 1978 llegó como misionera al corazón de este paraíso selvático, al que llama *el filete miñón de la rica selva Amazónica*, edén cuya disputa se torna un infierno, con demonios identificables: *facenderos*, monopolistas, patrones y, ahora, narcotraficantes. Mercedes ha visto muchas veces encenderse sus llamas: matanzas de indígenas a mano de los *facenderos* que, por su color de piel, reclamaban a los indios nativos el derecho de propiedad, dividida la selva sobre mapas, como en el Congo, con



todo y los aborígenes nativos y también *poseiros*<sup>1</sup> y sus mujeres y sus hijos, que al fin cada uno sería mano de obra casi esclava.

Los peones de los hacendados llegaron a tumbar hamacas, derribar casas y exterminar con balas a los indios que se les resistían. “Limpiaron” y cercaron las tierras e introdujeron ganado. Así se hicieron las grandes *facendas*, las que pautaron la deforestación de la selva. Hubo hacendados que reclutaron a los antiguos *poseiros* como peones, y podían colgar la hamaca y dormir en la selva, en la tierra marcada, con sus familias, pero bajo las reglas del patrón: jornadas

esclavas, paga exigua, tienda de raya. Aquel que intentara abandonarlas recibía de manera expedita el mensaje del patrón. Éste mandaba a su *gato*, quien le pagaba al pistolero, el cual volvía pronto con el acuse de recibo: la oreja del fugado. El patrón la exhibía frente a sus puertas para recordar a los demás las reglas. A veces, para fortuna de los fugados, los pistoleros eran familiares o amigos. Dice Mercedes:

Conozco dos *poseiros* sin oreja. Sin una oreja, porque la prueba del pistolero de que mató, la cual lleva al *gato* que le ha mandado matar, es la oreja del individuo. Pero uno de ellos era compadre del pistolero y al pistolero le dio pena. Le cortó la oreja y lo dejó escapar. Otro

me llegó a la casa de Pará, vivía en Mato Grosso, lo balearon, le cortaron la oreja, pero no murió y se arrastró hasta la carretera. Alguien lo vio y lo llevó hasta el hospital de Porto Alegre, donde nosotros vivíamos.

En esta zona de Pará la monja Dorothy Stang, misionera de la orden de las hermanas de Notre Dame, fue fusilada como represalia por haber defendido los derechos de los indios en la Amazonia. Ocurrido en 2005, su caso, un crimen entre tantos otros cometidos contra misioneros y abogados defensores de los derechos humanos, se convirtió en emblema mundial. Un abogado, después de ganar en favor de los indios un litigio emprendido contra

una familia de *facenderos*, recibió, el día del fallo judicial, en el restaurante donde comía con sus clientes para celebrar, 23 balas. En la actualidad, el riesgo extremo también es para quienes se oponen a que sus tierras se vuelvan zonas de cultivo, procesamiento o tráfico de drogas. Mercedes contabiliza en cientos las vidas que durante décadas ha cobrado la disputa por la región. Y las matanzas continúan. Se mata a los *poseiros* y a los indios que reclaman la tierra y a quienes hacen eco de sus reclamos. Se mata por desavenencias en el narcotráfico. Se mata porque ahora este filete miñón también lo salivan los narcotraficantes.

Mercedes detalla los crímenes que han atestiguado sus ojos. Habla de historias que con el tiempo se tornan más violentas. También, como en la Colombia de hace 20 años, ahora en la Amazonia, donde los hacendados ampliaron su negocio al narcotráfico, se dispone de las tierras para sembrar y de la infraestructura náutica para transportar la droga, del dinero para armarse y de las balas para defenderse.

Una de las zonas más castigadas por las mafias es Benjamin Constant, municipio de 8 793 kilómetros cuadrados que colinda con Colombia y Perú, justamente en la confluencia de los ríos Amazonas y Yavarí, un cruce

natural para transportar cocaína entre Perú y Brasil para sacarla por el Pacífico o atravesarla hacia el Atlántico. Por ese paso de grandes cargamentos de droga las organizaciones criminales tienen bajo acoso a los lugareños e incluso a las comunidades que habitan las márgenes de los ríos. Uno de los grupos más hostilizados, férreos opositores a las mafias, es el de los indios ticunas. Éstos son uno de los clanes que habitan la selva amazónica, entre los que también destacan, por el número de integrantes que han sobrevivido la devastación de su hábitat, los tucanas, los cambebas, los canamaris, los arubos y los matis.

Los ticunas han pagado caro la defensa de su tierra. Irina, profesora de la escuela multigrado —una enorme choza de bambú y caña techada con lámina—, levantada en un claro de la selva, con paciencia enseña a niños que no tienen interés por aprender sino por llenar el estómago vacío. Explica:

Nos han masacrado a mucha gente por pelear por nuestras tierras. Nosotros en Amazonas lo único que queremos es que se respete nuestra propiedad de tierra, porque eso es lo único que tenemos. Cuando Brasil fue descubierto, nosotros, los indios, ya estábamos aquí. Cuando los extranjeros llegaron aquí, los indios ya vivíamos aquí. Brasil fue invadido primero por los extranjeros, ahora por los

traficantes. Los traficantes no respetan nuestra tierra, nuestra floresta; hay mucha contaminación, hay muchas enfermedades. Los blancos saquean madera, saquean nuestra tierra, y ahora, con sus drogas, también envenenan a nuestra gente.

La presencia del narcotráfico genera la molestia de los nativos porque, además, la producción y el tráfico de cocaína van aparejados con la tala clandestina de grandes extensiones de árboles.

—¿Qué es el Amazonas para ti?

—Es mi vida, es mi tierra.

Pero esa tierra está ocupada ahora por cultivadores de coca y amapola, por plantíos y campamentos donde se



procesa el polvo blanco por el que muchos matan o mueren. Benjamin Constant es también la tierra donde nació Antonio da Mota Graça, alias *Curica*, el capo más poderoso de la Amazonia, quien se inició en Brasil como embajador de los cárteles colombianos.

Debido a hombres como *Curica*, estas tierras comenzaron a infamarse por las organizaciones de narcotraficantes que cooptan, de manera voluntaria o forzada, a los lugareños. Uno de los sectores más afectados es el de la infraestructura náutica, por la necesidad de las mafias de transportar sus cargas. El esposo de Irina, Orlando Beto,

maestre en un barco que cruza el Amazonas de Manaos a Benjamin Constant y Tabatinga, refiere que muchas de las naves que hacen estas travesías regularmente cargan algo más que pasajeros.

## LA COCAÍNA, PASAJERA DE TRANSBORDADOR

El río todavía es la única vía de comunicación en una buena parte de la Amazonia, y el transbordador, el transporte más empleado para mercancías y pasajeros. Los lleva de pueblo en pueblo o de frontera a frontera entre Brasil, Perú y Colombia, en viajes

que pueden durar desde unas horas hasta un par de semanas. Los pobladores ribereños se trasladan de manera cotidiana en transbordador o lancha.

Entre más barcos, transbordadores o lanchas circulen por un puerto, océano, golfo, mar, río o arroyo, se multiplican las posibilidades de carga para los traficantes. Y en el Amazonas, donde lo más habitual son los transbordadores, se les emplea también para transportar cocaína, si bien en cantidades moderadas, incluso debajo de los asientos de los pasajeros. Aunque esto se sabe, las incautaciones son mínimas, porque el intenso flujo de embarcaciones hace imposible

revisarlas todas.

Si algún cargamento zozobra, nada tiene que ver con la vigilancia de la zona. Por ejemplo, el miércoles 26 de mayo de 2010 el *Camila*, un transbordador con capitán y nueve tripulantes que de común navegaba el Amazonas entre la frontera de Iquitos, en Perú, e Indiana, dejó al descubierto su cargamento de droga debido a que naufragó. Cuando zarpó, su suerte ya estaba echada: con una capacidad máxima de 150 pasajeros, viajaba con 400, varias cabezas de ganado, toneladas de madera, 40 galones de combustible y 20 kilogramos de cocaína base camuflados en sacos de naranjas.

Bogó durante 45 minutos, pero cuando cruzaba el distrito de Indiana zozobró. Murieron 23 personas.

Por lo regular, los transbordadores navegan con sobrecarga, con contrabando y con libertad. En la región de Iquitos, puerto base del *Camila*, unos 7 000 kilómetros de río navegable que se ramifica en una laberíntica red de manglares apenas son vigilados por una veintena de lanchas. De vez en vez en el Amazonas se organiza algún operativo para cubrir la cuota de incautaciones. Uno de ellos, llevado a cabo hacia finales de 2012 en la región brasileña del río, fue la Operación Ágata, que logró incautar 3.7 toneladas de cocaína,

una cantidad nimia si se considera que, de las embarcaciones que cruzan a diario el río —de Manaus, fundada en 1669 por los portugueses, a Iquitos, de Leticia a Benjamin Constant—, más de 200 contrabandean droga. Como el *Rei Davi*, propiedad del empresario Humberto Mafra, al que le empalmaban la droga entre las paredes. En marzo de 2012 se descubrió uno de sus cargamentos: 245 kilogramos de cocaína embarcados en Perú que pasarían, hacia Manaus, por el municipio de Tabatinga y se procesarían en Belém.

La droga que se trafica por el Amazonas es tanta que, para evitar confusiones entre los dueños —pues los

barcos prestan el servicio de flete a muchas organizaciones—, los paquetes tienen que etiquetarse y distinguirse, al estilo del *Caballo*, que los rotulaba más por razones de marca registrada, o de su compatriota Henry Loaiza Ceballos, *Alacrán*, quien los estampaba con la figura que le da nombre y así llegaban, por mencionar sólo a uno, a su comprador mexicano Amado Carrillo Fuentes, *el Señor de los Cielos*, líder del cártel de Juárez.

Loaiza Ceballos fue el primer traficante que marcó su droga. Muchos otros lo imitaron: Wenceslao Caicedo Mosquera, *el Pablo Escobar de Buenaventura*, usaba su *W* inicial;

Carlos Mario Jiménez, *Macaco*, ex jefe paramilitar comandante del bloque Central Bolívar de las AUC, calcomanías de *Batman*; Juan Diego Espinoza, la figura de un tigre; *los Comba*, la de un conejo; *los Zetas*, los logotipos de Ferrari; el cártel del Golfo, el ciervo saltarín de John Deere, y La Familia Michoacana, los logotipos de BMW y Volvo. Así, con iniciales, calcomanías, sellos de altorrelieve o, más modernamente, códigos alfanuméricos, la cocaína viaja también en los barcos que surcan el río y los deltas de la región selvática más importante del planeta.



## DE LA FIEBRE DEL CAUCHO A LA FIEBRE DE LA COCA

Más que con la policía, el riesgo mayor que corren los contrabandistas es con los siempre acechantes *tumbadores* de droga, piratas del *narco* que se apostan, armados hasta los dientes, entre la espesa vegetación, el lecho pedregoso del río o los trechos fangosos, por los que deslizan sus lanchas rápidas tanto para asaltar competidores como cruceros y barcos legales.

Ir en transbordador de Belém hacia Manaus, capital del estado de Amazonas, no es un viaje cómodo. La ruta completa es Pará-Manaos-Iquitos.

El trayecto es largo y sólo hay unos pocos dormitorios para quienes pueden pagar su costo elevado; para el resto, hay hamacas. A medida que la embarcación desciende por el delta, el Amazonas se ensancha y las orillas se van perdiendo. Además de ser el río más largo del planeta, es el más ancho, caudaloso y profundo. Olvidando que cada oleada puede tragarse el barco entero, los viajeros comen —sandía, naranjas, plátanos fritos— y aguardan pacientemente la llegada, mientras soportan el sol, abrasador a ratos; las espesas nubes, que amenazan la integridad de la embarcación; los tábanos y otros insectos, que, al menor

descuido, agujonean. Finalmente, arriban a Manaus, la ciudad más importante de la rívera amazónica, principal punto de entrada de navíos trasatlánticos que antaño le llevaron al mundo la cotizada goma de caucho y que ahora le entregan maderas preciosas, petróleo, materias primas, productos para la industria química, cocaína.

Como en Belém, en Manaus el legado de la fiebre del caucho es su imponente conjunto de edificios: el Teatro de la Ópera Amazonas, el Jardín Botánico, las fastuosas mansiones estilo parisino que se hicieron construir beneficiarios de la bonanza del caucho, mantenida a costa de la vida de miles de

nativos sometidos a trabajo esclavo, exprimidos hasta la extenuación o muertos bajo la ley del látigo, prosperidad que también atrajo giros negros: las casas de juego, las tabernas, los prostíbulos.

Las zonas residenciales exclusivas de Manaus, un Beverly Hills entre la espesa selva en el que conviven empresarios y narcotraficantes, abundan en gigantescas mansiones de pisos lujosos, amplias piscinas y canchas de tenis, rodeadas por centros comerciales de talla internacional: enclaves de Fifth Avenue de Nueva York, Les Champs-Élysées de París, la Knightsbridge de Londres o la Via Montenapoleone de

Milán, tiendas de ropa, joyas, tecnología, vinos, vehículos.

Desde aquí, Leonardo Mendonca, un fuerte traficante local, estableció una ruta con conexión en Belém. El colombiano Jesús Humberto Ricardo Rojas —con propiedades en Barranquilla, Bogotá, Villavicencio, Cúcuta— usaba el mismo puerto para enviar cocaína a Estados Unidos y a Europa, así como también, en contenedores, de Belém, en Brasil, y de Guayaquil, en Ecuador, con destino a Miami, Rotterdam y Bruselas.

En la Amazonia, las mafias están tan enraizadas como los cedros. Ahí cualquiera compra y vende cocaína. Por

ejemplo, desde 2003 el político Misilvan Chavier dos Santos comercializó 300 kilogramos de droga colombiana; en 2005 volvió por 500 más: era candidato a alcalde de Tupiratis y necesitaba las ganancias para su campaña.

En el extremo oeste de la Amazonia, precisamente, en la llamada *triple frontera*: Brasil, Colombia y Perú, entre extensos sembradíos de yuca y plátanos, el “zar de Tabatinga”, *Curica*, con amigos influyentes en la política y en el gobierno, expandió su poderío. Su aspecto era el de un empresario poderoso, experto y conocido importador; ¿su especialidad?: el tráfico

de droga náutico. Por esa causa fue detenido y encarcelado por primera vez en 1997. Pronto fue liberado. Utilizaba “empresas fachada” para distribuir sus importaciones de cocaína, compañías que operaban en la región de la selva y también en metrópolis como São Paulo.

En 2002 fue reaprehendido por un cargamento de 793 kilogramos de cocaína, embalada en 19 bidones de aceite, que envió a Portugal. Aun preso, su imperio continuó operando desde el corazón de la selva, apoyado, según versiones policiacas, por su esposa, Samia Haddock, *la Baronesa del Polvo*. En Tabatinga y Benjamin Constant se le asociaba con los cultivos de coca y

amapola procesados en campamentos instalados en esa zona, o llevados de la vecina Leticia (Colombia) para remitirlos por el Amazonas hasta Belém do Pará y sacarse, finalmente, por el Atlántico.

## EL EMPORIO BRASILEÑO DE *CHUPETA*

La región amazónica de Brasil y diversas ciudades brasileñas durante años han sido una extensión de los lugares bajo el dominio de los narcotraficantes colombianos. Desde los años de guerra entre los cárteles de esa nacionalidad, varios capos se refugiaron



aquí, o en las ciudades importantes de este país, para continuar con sus negocios. En 2005, mientras que en Colombia las muertes, los asesinatos, las vendetas, las ejecuciones, los arrestos y las extradiciones minaban al cártel del Norte del Valle, Juan Carlos Ramírez Abadía, *Chupeta*, de quien ya hablé en el capítulo 2, uno de los principales jefes, se instalaba, junto con su esposa, en una residencia a las afueras de São Paulo, en la exclusiva Aldeia da Serra.

Con sus cinco cirugías plásticas que modificaron su rostro por completo vivía al estilo de Gaetano Badalamenti, el capo italiano de la *Cosa Nostra*

asentado, asimismo, en São Paulo, que en los años ochenta dirigió parte de la *Pizza Connection*, la célula mafiosa que distribuía cocaína y heroína por medio de pizzerías en Estados Unidos. Su hijo, Leonardo Badalamenti, heredó sus negocios. Fue implicado en supuesta asociación mafiosa, corrupción y fraude. En 2009 fue arrestado en São Paulo, en la llamada *Operazione Centopassi*. Fue liberado en 2010, pero ese mismo año se ordenó su nuevo arresto.

Pero *Chupeta* hizo grandes inversiones en Brasil: compró hoteles, residencias, haciendas ganaderas, terrenos, departamentos. Públicamente, era un empresario —mucho más

acaudalado que la mayoría: su fortuna se estimaba en casi 2 000 millones de dólares—, dueño de una tienda de motocicletas náuticas, agencias de automóviles, una distribuidora de perfumes y un negocio de comida a domicilio. Se movía entre la élite empresarial brasileña sin que se sospechara que el Departamento de Estado de Estados Unidos ofrecía por él una recompensa de cinco millones de dólares. Además de sus bienes en Brasil, en Colombia poseía numerosos inmuebles, un *holding* de compañías farmacéuticas y de otros giros como Holdings Company, Ramírez Abadía y Cía., S. C. S., Disdrogas, Ltda.,

originalmente Ramírez y Cía., Ltda.

En su residencia de São Paulo guardaba, en calidad de caja chica, un millón de dólares en efectivo, y en sus casas de Cali 54 millones, también en efectivo, junto con lingotes de oro en bolsas de plástico selladas al vacío dentro de cámaras de acero cerradas, cubiertas de hormigón y revestidas de azulejos.

Pero la avaricia pierde a los hombres y eso le ocurrió a *Chupeta*, o quizá le gustaba desafiar al destino. A sus cuarenta y tantos años de edad era un hombre sumamente rico, pero lo bastante insensato como para continuar en el tráfico de drogas desde puertos de

Brasil y los estados de São Paulo, Río de Janeiro, Minas Gerais, Paraná, Santa Catarina y Río Grande do Sul.



Otros capos, colombianos y de otras nacionalidades, siguieron el ejemplo de *Chupeta*, se asentaron en diversas regiones de América para ocultarse de la DEA y ahí expandieron sus redes de contactos para el contrabando náutico de cocaína. Por ejemplo, a Argentina comenzaron a llegar traficantes serbios en busca de embarques de cocaína para venderla en su país. En octubre de 2009 uno de esos embarques logró incautarse

por una casualidad: el yate que los llevaba zarpó de Buenos Aires, tuvo que detener su trayecto a causa de una tormenta, avanzó sólo unas millas náuticas y se vio obligado a resguardarse a 20 kilómetros de las costas de Montevideo con sus 2 186 kilogramos de droga, que le descubrieron.

En agosto de 2011, la Dirección Nacional de Control de Drogas (DNCD) decomisó, en el Puerto Multimodal Caucedo, 40 paquetes de cocaína descubiertos dentro de un bulto verde que se encontraba en un contenedor de jugo de naranja concentrado. La droga iba a bordo de la embarcación *Free*

*Marter Express* con destino a Costa Rica, para ser entregada en Palermo, Italia.

En los puertos de Argentina también los colombianos operan el tráfico de droga. Uno de los grupos fuertes es la familia Álvarez Meyendorff, oriunda de Palmira Valle y radicada en Argentina desde 2005. Para salirse de la mira de la DEA, los hermanos Álvarez Meyendorff: Ignacio, alias *el Viejo*, o *Gran Hermano*, y Juan Fernando, alias *Mecha* —hombre corpulento de un 1.80 de estatura y 90 kilogramos de peso—, salieron de Colombia. En cuanto pusieron pie en territorio argentino, compraron lujosas propiedades en

Puerto Madero y en otros fraccionamientos bonaerenses, fundaron media docena de empresas y comenzaron a traficar cocaína en sumergibles y semisumergibles desde Colombia y Ecuador hacia Estados Unidos y Europa. Hicieron del barrio porteño de Palermo su centro de operaciones. *Mecha* tenía como socio a su compatriota Luis Agustín Caicedo Velandia, *Don Lucho*, quien usaba pasaporte guatemalteco y el nombre de Carlos José Martínez Castañeda.

Según acreditó la DEA, Caicedo, que vivía en una zona exclusiva de Buenos Aires, traficaba cocaína a Estados Unidos, principalmente vía México. La



justicia estadounidense lo equiparaba en importancia con los cárteles que lideraron Pablo Escobar en Medellín y los hermanos Rodríguez Orejuela en Cali.

*Don Lucho* descansaba en los Álvarez Meyendorff la logística de los embarques, que en muchas ocasiones eran mitad propiedad de él y mitad de ellos, pero su sociedad tuvo problemas, como el adeudo de 60 millones de dólares que los Álvarez tenían con Caicedo por un cargamento de tres toneladas de cocaína que las FARC les robaron.

De acuerdo con el gobierno estadounidense, desde 2005 los Álvarez

habrían participado en el tráfico de 68 toneladas de cocaína colombiana a Estados Unidos vía México y países de América Central usando minisubmarinos y buques mercantes.

PERÚ: LAS CONEXIONES ENTRE MAFIOSOS  
PERUANOS,  
COLOMBIANOS Y MEXICANOS

El cauce natural del Amazonas conduce a Perú, donde, como comenté antes, las hojas de coca se cultivan a 1 500 metros de altura tanto para consumo en el mercado interno como en el externo. Desde los años de esplendor del cártel del Norte del Valle los colombianos

extendieron a este país sus áreas de operación, a la vez que abrían rutas marítimas en puertos y vías acuáticas de su zona del Pacífico.

Las cuencas cocaleras detonaron su producción a partir de que el Plan Colombia oficialmente erradicó miles de hectáreas de plantaciones. Los traficantes mudaron muchas de ellas a Brasil y a Perú, donde controlaron desde el cultivo de la hoja de coca, la producción de pasta de base de cocaína y clorhidrato de cocaína, e incluso su embarque como tal, hasta el transporte a las organizaciones criminales que la distribuyen en cualquier lugar del mundo.

En el valle donde se bifurcan los ríos Apurímac, Ene y Mantaro, de la cuenca del Mantaro, un paisaje que conjuga la cordillera de los Andes y las montañas que se convierten en selvas para conducir a su puerta de entrada a la Amazonia, se produce, según la ONU, casi 20% de la cocaína mundial. De estas cuencas, las más productivas son las que colindan con el Amazonas y el Pacífico, razón por la cual de este océano son algunos de los principales puertos por donde se saca la droga: Etén, en la provincia de Chiclayo; Salaverry, en la ciudad de Trujillo; Chimote, en la provincia de Santa Ana; Pisco, a orillas del Mar Peruano, y El

Callao, la joya de la corona, por ser el de mayor afluencia de trasatlánticos y, además, uno de los puntos de auge de la comercialización de cocaína al menudeo, más precisamente, la segunda zona después de Lima, la capital.

Los cárteles colombianos controlaron la producción de droga peruana durante mucho tiempo, pero hoy, como se ha visto, los traficantes mexicanos han sentado sus reales en ese mercado, en asociación con algunos grupos colombianos. También manejan la producción de heroína con opio, que tiene las siguientes rutas: de Ecuador, por los ríos Napo y Pastaza hasta la selva peruana; de Colombia, por el

Putumayo, y de Brasil, a través de los ríos Amazonas, Yavarí y Madre de Dios.

En años recientes operaba desde Lima un grupo de mexicanos, colombianos y peruanos con participación en el cártel de Sinaloa. En esa célula estaba Armando Londoño Mejía, ex miembro del cártel de Cali, y Omar Londoño, *el Viejo*, otro de los antiguos jefes de la organización. En el hotel Golf, con los mexicanos se habían instalado Javier Gómez Morales, Erick Angulo Urtusuástegui, José Romero Soto y Ricardo Rivera Landell, también mexicanos, y Luis Jimmy García Longas y Arnulfo Benavides Luquembarque, colombianos. Ese grupo había enviado

en 2004 un embarque marítimo de cocaína a Ámsterdam y proyectaba más desde puertos de Perú, Argentina y Chile: usa el puerto de Callao —con rutas directas a Lázaro Cárdenas y Manzanillo, en México, y Long Beach, en Estados Unidos— para mover los cargamentos, muchos de los cuales arriban a Callao en cabotaje directo del puerto de Buenaventura, Colombia.

Estos mexicanos colocaron uno de sus envíos, 2.5 toneladas de cocaína, dentro de 121 amortiguadores de impacto para muelles en cilindros de acero colocados de modo que evadieran los rayos X en su tránsito a Ámsterdam. La fiscalía antimafia de Perú identificó

al mexicano Javier Gómez como coordinador de la célula de narcotraficantes “itinerantes”.

En los centros financieros de Lima, los barones de la droga, con rostros, como en otras ciudades del mundo, de empresarios o navieros, lavan su dinero. No es raro que el país guarde historias peculiares, como la de los 196 kilogramos de coca que en mayo de 1996 se transportaban en el avión presidencial. A Perú también llegan europeos en busca de hacer sus propios negocios. Envían la droga con *burreros* españoles, neerlandeses, ingleses, alemanes y sudafricanos en viajes aéreos, lo cual es menos efectivo que la



operación por barcos.

Por los puertos de Perú, Brasil, Colombia, Venezuela y Ecuador se envían los cargamentos a Europa usando el paralelo 10, que los narcotraficantes llaman la *Autopista 10*. A veces utilizan la conexión de transbordo en países africanos como Guinea, Cabo Verde y Mauritania.

En puertos de países como Ecuador, las mafias tienen en jaque las operaciones. La Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Crimen (ONUDD) y la Oficina Mundial de Aduanas (OMA) identifican los puertos ecuatorianos como una de las regiones desde donde se envía cocaína en rutas

directas hacia Europa. El país no es productor de la droga, pero sus puertos sirven de plataforma para las mafias, entre ellas, los cárteles mexicanos, como el de Sinaloa: en octubre de 2012, el viceministro de Seguridad Interna de Ecuador, Javier Córdova, confirmó la presencia en su país de esa organización criminal. Las primeras redes las estableció Víctor Manuel Félix Félix, *el Señor*, el operador financiero del cártel, consuegro y compadre de Joaquín, *el Chapo*, Guzmán Loera.

## NAVEGAR POR EL ORINOCO

El Orinoco es el tercer río más caudaloso del mundo, después del Amazonas y el Congo.

Como consecuencia del Plan Colombia, narcotraficantes colombianos cruzaron el Amazonas, tomaron camino hacia el río Negro y, a través del canal de Casiquiare, llegaron al Orinoco, conectado también con el Atlántico. Se asentaron en la cuenca del río para operar en zonas venezolanas de influencia marítima y portuaria.

Diariamente decenas de barcos y grandes buques trasatlánticos llegan al Complejo Petrolero, Petroquímico e Industrial José Antonio Anzoátegui, entre los mayores de América Latina, o

a las refinerías y los centros industriales de transnacionales como Mitsubishi y Hyundai. En esa meca de la economía sudamericana, punto importante para el comercio y el cabotaje marítimo mundial, Nelson Orlando Buitrago Parada, *Caballo*, obtuvo cédulas de identidad falsas a nombre de José Antonio Pérez Rodríguez, compró numerosas empresas y se hizo de una red de negocios, un *holding*, al frente del cual estaban él y su hermano mayor, Héctor Germán. Con ellos colaboraban familiares de Colombia, y otros en Brasil y Bolivia.

Desde Venezuela, *Caballo* se convirtió en un férreo competidor de

Pedro Oliveiro Guerrero Castillo, *Cuchillo*, de Daniel Barrera, *el Loco* — fuerte proveedor del cártel de Sinaloa, de *los Zetas* y de otras organizaciones —, y de José Milton Cifuentes Villa —“empresario” en Brasil, Panamá, Colombia, México y Estados Unidos—, proveedor y operador del cártel de Sinaloa, antiguo miembro del cártel de Medellín y hermano de Francisco Cifuentes, quien fuera piloto y socio de Pablo Escobar.

Por su estratégico cauce sobre el Orinoco —cuyo afluente recoge las aguas del Meta y el Apuré colombianos, zonas de producción de drogas, y el selvático Caroni venezolano—, los

puertos petroleros de Venezuela están en la mira de las mafias. La modalidad que aquí emplean es introducir la droga en los barcos cuando están fondeados o mientras esperan cargar o descargar en los muelles.

La del *Astro Saturn* fue una operación fuera de borda, pero es un caso que desvela el *modus operandi* de las mafias en puertos venezolanos. Construido en los astilleros de la Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering, en Corea del Sur, el *Astro Saturn* es uno de los buques petroleros más potentes en el cabotaje del “oro negro”, con capacidad para 105 166 toneladas métricas. Pertenece a una

compañía petrolera de Grecia que también hace cabotaje. La empresa abanderó el navío con pabellón de ese país, y con Atenas como puerto base. Fue botado por primera vez en abril de 2003, lo cual significa, en términos marítimos, que es un buque joven. Y muy potente. Con frecuencia se le ve navegar por los mares del golfo de México, Estados Unidos y Venezuela. Transporta hidrocarburos entre Cayo Arcas — corazón de la industria petrolera mexicana en la Sonda de Campeche— y los puertos petroleros de Houston, Nueva Orleans y Delaware, y también entre puertos sudamericanos hacia Estonia y Países Bajos. Un día las

mafias que trafican cocaína por mar repararon en él: sin duda, sería un buen transporte para sus cargas.

Entre finales de septiembre y principios de octubre de 2008, el *Astro Saturn* se dirigía a las plantas de almacenamiento de la gigante Petróleos de Venezuela, S. A. (PDVSA), por una carga que llevaría a Estados Unidos. Su tripulación era variopinta: el capitán y el primer oficial, griegos, Kopikas Georgios y Ntoutsias Athanasios, respectivamente; los segundos oficiales Christos Bolntas y Tabio Maribo Malero, griego y filipino, respectivamente; los ingenieros Ioannis Passas, Nikolaou Erotokritos, Kaliviotis



Ionnis, y el aprendiz de oficial Sofikistis Riginos, también griegos; el encargado de la instalación eléctrica, Lucian Iacobichi Gheorghe, rumano. El resto eran filipinos: Rafael del Pilar Bugayong, Abcede Jayson Saludades, Edwin Buno Azorcon y Vicent Tanjay Patangan, asignados al mantenimiento; Narciso Saria Montalán, timonel; Batomalaque Edilberto Jr., Estandarte Mark Cepalón y Savares Ballarta Joven, timoneros; Francis Belvis Benliro, segundo maquinista, y Mabbanua Roy Merle, cocinero.

Sus 250 metros de eslora y 42 metros de manga se movían a 8.5 nudos por el golfo de México. Cruzó el Caribe

y llegó hasta el Complejo Petrolero, Petroquímico e Industrial José Antonio Anzoátegui. En la plataforma Terminal de Abastecimiento y Embarque José (TAEJ), de PDVSA, echó ancla.

El complejo José Antonio Anzoátegui se ubica en un sitio de extrema seguridad. Tiene parte de tierra y parte de mar. En ésta se encuentra la plataforma, que no tiene conexión con tierra, por lo que trasladarse allá sólo es posible por lancha. La llegada de cada buque es autorizada, previa inspección, por la capitanía de puerto. El buque es revisado por una comisión antidrogas integrada por buzos, guardias de seguridad subacuática y expertos

caninos que, en su caso, aprueba que zarpe.

En la plataforma TAEJ, donde la seguridad de los muelles está a cargo de personal de la compañía, se hace una inspección de embarque y desembarque a todos los petroleros que llegan y salen, para lo cual existe un plan operativo. Hay un control subacuático, que sólo se hace, simultáneamente con una revisión subacuática y otra externa, cuando el buque se irá. Un comandante de la guardia nacional con un perro realiza la inspección general, y la subacuática, buzos de PDVSA, ambas por separado y, normalmente, una hora y dos horas antes del zarpe, respectivamente. El *Astro*

*Saturn* lo haría la mañana del 2 de octubre de 2008, después de ser cargado con hidrocarburos.



Jenner Rodríguez, uno de los buzos, se sumerge en el agua y comienza a revisar el *Astro Saturn*. De pronto, nota que, al parecer, se removieron los pernos de una de las escotillas. En el otro lado, Luis Gómez, experimentado buzo encargado de inspeccionar barcos en el Complejo Criogénico, revisa por debajo y alrededor del timón de proa, e inspecciona la propela. Su mirada sube hacia el timón. Se detiene: descubre la

punta de un zapato blanco. ¡Un zapato blanco! Ningún marino, obligado a usar zapatos especiales de trabajo, portaría tal calzado.

Con señas, Luis le indica a su compañero que encontró algo, que salga de la bóveda del timón y que suba a la plataforma. Ya ahí, con susurros le informa lo que vio. Suben a cubierta, tratando de no alertar a nadie. Caminan hasta donde está uno de los maquinistas y le dicen que los acompañe. Le ordenan sigilo. En el cuarto de máquinas, y a señas, como si siguieran bajo el agua, le piden que abra una de las escotillas. El maquinista toma una llave y abre la compuerta de éstas: hay cuatro bolsas de

viaje Platini, un carrete de cuerda de nylon amarillo de 100 metros de longitud y 8 mm de grosor; botellas de plástico de agua mineral, dos latas de sardinas vacías, un limón picado, y un envase plástico vacío.

Las bolsas son grandes. Al abrir el cierre, encuentran en ellas un total de 100 kilogramos de droga; según sabrían más tarde, 98 kilogramos de cocaína de una pureza de 96% y 2 kilogramos de heroína de 88% de pureza. Droga de muy alta calidad.

El polizón que llevó la droga se delató por su zapato blanco, que apareció por la pieza que dentro lleva el baúl de timón. El maquinista la abre.

Hay dos hombres, de aproximadamente 1.70 de estatura, morenos, fornidos, con shorts color azul, como los que portan otros miembros de la tripulación. Son Jairo Hernando Riasco Grueso y Gilberto Riasco Valencia, ambos colombianos, el primero con pasaporte expedido por el consulado de su país en Houston, Texas. Uno de ellos calza zapatos blancos; el otro, negros. Cada uno tiene un teléfono celular Nokia.

El timón y la sala de máquinas se encuentran en la parte inferior del buque, sitio de difícil acceso, más aún debido a que está atracado en la plataforma este, en medio del mar: ¡imposible que hubieran ingresado en el

barco por el lado del mar! Sólo hay una explicación: lo hicieron por la entrada principal.



Mientras el *Astro Saturn* yacía fondeado, en espera de que le asignaran el muelle para cargar los hidrocarburos, la droga había salido de Buenaventura, pero, antes de despacharla, se desplegó un operativo y había vigilantes en puerto y mares que no estaban en la nómina de los traficantes, por lo que se vieron obligados a buscar otro puerto... por Venezuela. La guardaron en el barrio La Ponderosa, cerca de la bahía de



Pozuelos. El 1° de octubre entraron por la bahía del puerto La Cruz hasta el Complejo Criogénico. Forzaron la escotilla y desde fuera la reforzaron con una empacadura de goma colocada en el borde como elemento hermetizante, con 20 pernos para la fijación de la tapa de registro, ubicada detrás del servomotor.

Como era impensable que los polizones viajaran allí hasta Estados Unidos: en un par de horas el estrecho espacio se tornaría asfixiante, pronto sus cuerpos se sentirían aprisionados e invadidos por la dolorosa falta de oxígeno, y luego sobrevendría el ataque de pánico que disminuiría su capacidad de respuesta, se decidió que, en algún

momento durante la travesía, alguien removería los pernos para que los dos Riasco salieran y se confundieran entre la tripulación. Por eso vestían shorts azules.

Estaban comunicados mediante sus Nokia, alertados sobre los procedimientos, y contaban con la certeza del día y la hora en que zarparía el *Astro Saturn*, pese a que en la terminal los buques pueden permanecer tiempo indefinido. Quizá su operación hubiera resultado, de no ser por aquellos zapatos blancos.



Los traficantes no cesan en su intento de usar las áreas operativas marítimas del complejo petroquímico (uno de los más valiosos de América Latina) como zona de carga y transbordo de droga. Después del *Astro Saturn*, en esos muelles se han descubierto cargas similares: en marzo de 2011, al buque griego *María* le cargaron 417 kilogramos de cocaína en 11 bultos impermeables. En julio de ese año, al panameño *Nereo* le subieron 24 bolsas con cocaína; en marzo de 2012, en el *Kereela Spirit* se hallaron 165 kilogramos de cocaína en cinco maletas de cuero negro. El navío había llegado el 20 de febrero, proveniente de Texas, e ingresó en el muelle de Petro

Anzoátegui, del complejo petrolero citado, para cargar 550 barriles de petróleo que llevaría a Pascagoula, Misisipi.

## LA MAFIA DEL PUERTO

Seguimos en esas mismas zonas costeras de Venezuela. Desde Puerto Cabello (estado de Carabobo, en el Caribe), el puerto marítimo más importante del país, operaba también la red de Walid Makled García, un empresario dueño de la línea aérea Aeropostal, además de la empresa aduanera y de transporte Transgar, y quien también operaba

concesiones portuarias estatales. Llamado *el Turco*, *el Turco Walid* o *el Turco de la Mafia del Puerto*, fue calificado por la Casa Blanca como uno de los traficantes más importantes del mundo. Hombre perspicaz y habilidoso, Makled movía toneladas de cocaína vía marítima —de ahí y de otros puertos de Curazao—, suministradas por colombianos: grupos de las FARC y también Wílber Arilio Varela, *Jabón*, rumbo a Estados Unidos, México, Europa y África.

A Makled se le vinculó con el asesinato de *Jabón*, ocurrido en enero de 2008 en Venezuela, en la cabaña de Mérida, a la que éste llegó a ocultarse

junto con su jefe de sicarios, Luis Enrique Calle Serna, de *los Comba*. Aquella noche en la cabaña se reunieron Wílber, Luis Enrique y *el Turco*. Lo ocurrido entonces demostró una vez más que en el mundo del narcotráfico privan las traiciones. Asesinado el poderoso *Jabón*, su lugar lo ocuparon los hermanos, mientras que los venezolanos, los mexicanos y el resto de sus clientes siguieron recibiendo puntualmente sus cargamentos.

También desde estos litorales operaba Roberto Manuel López Perdigón, un joven empresario de la construcción nacido en Caracas en 1971, cuya carrera fue meteórica. En 2005

constituyó la compañía Constructora FR de Venezuela, oficialmente dedicada a las obras civiles para empresas petroleras y a la importación y exportación de mercancías, con oficinas en Caracas y en el puerto La Cruz. Pero las autoridades estadounidenses detectaron que la usaba de fachada para distribuir cocaína entre Venezuela, República Dominicana, México, Colombia, Estados Unidos y Europa. López se movía entre Panamá y Venezuela; de hecho, en Panamá fue detenido en septiembre de 2012 y llevado a Miami, Florida, para que se le juzgara en ese país por tráfico de cocaína.

## FRENTE AL ATLÁNTICO

En Belém do Pará, uno de los lindes lo marca el Forte do Castelo, también llamado Forte do Presepio, que los portugueses, tras esclavizar y someter a los tupinambas, construyeron en Bahía do Guajará. Ahí se asentaron en 1616, comandados por Francisco Caldeira Castelo Branco, quien fue para esta tierra lo que Cortés para México, Pizarro para Perú o Benalcázar para Ecuador. Al portugués, que cruzó medio mundo comandando tres barcos —el *Santa Maria da Candelária*, el *Santa Maria das Gracias* y el *Assunsao*—, se le conoce como “el descubridor y



primer conquistador del río Amazonas”.

En las galerías del Forte do Castelo se exhiben mapas antiguos que trazan las rutas por las cuales los portugueses y otros expedicionarios europeos cruzaron los océanos para posesionarse de las prodigiosas tierras sudamericanas. Desde este fuerte, los portugueses hacían frente a los expedicionarios neerlandeses, franceses y británicos que llegaban por el Atlántico en busca de tesoros, y controlaban la navegación en el Amazonas. A casi 400 años de aquellas conquistas, hay una nueva recolonización: son territorios tomados por las mafias.

De frente está el Atlántico; surcando

sus aguas se llega a la Península Ibérica, adonde va a parar gran parte de los cargamentos de cocaína que salen por estos mares. En el mundo de la marina mercante se comenta que por aquellas aguas hay hombres que se dedican a *pescar* narcotraficantes. Se cuenta también que por allá se sabe del destino del *Río Manzanares*; para conocerlo, habrá que cruzar este inmenso océano.

7

Los primeros traficantes

El Atlántico separa América de Europa por la región oeste, y de África por el lado este. De las calurosas costas de Brasil al gélido mar de Noruega, de los témpanos de las cuencas de la Tierra del Fuego a las tibias aguas del golfo de Guinea, las altas costas de Georgia o el mar Negro, millones de kilómetros cuadrados del océano son zona libre para el contrabando de droga.

Los primeros nexos para el transporte marítimo de cocaína entre América y Europa se establecieron en España, en gran medida porque compartir el idioma y algunos rasgos culturales les facilitaba a los colombianos instaurar alianzas con los

experimentados contrabandistas de café, tabaco y alcohol de las costas de Galicia.

Entre las agencias internacionales que investigan el tráfico de drogas en Europa se conoce un principio: si hay gallegos involucrados, hay barcos. Con base en ese principio, en la década de 1980 los narcotraficantes asociados a navieros, o los navieros contrabandistas hechos narcotraficantes, abrieron las primeras rutas náuticas para llevar a Europa la cocaína sudamericana por el Atlántico.

La manera en que se fue consolidando el comercio y el transporte marítimo transcontinental de cocaína

semeja un vuelco de la historia en sentido contrario, desde aquel memorable septiembre de 1513 en que Vasco Núñez de Balboa, nativo del reino de la antigua corona de Castilla, llegado a América por el Atlántico, divisó con primicia aquellas aguas que llamó Mar del Sur. Venía de una travesía por los mares del golfo de Urabá, al este de la frontera de Colombia con Panamá, en busca de un paraíso llamado Darién que le prometía “un mar bañado por ríos llenos de oro”, ríos que no halló, aunque sí, entre las reales azules aguas, el archipiélago “de las perlas”, donde se hallarían tesoros con valiosas perlas de todos tamaños, formas y extraordinaria

belleza, entre ellas una ¡de 58.5 quilates!, la llamada *perla peregrina* que acabaría adornando el cuello de Liz Taylor.

El oriundo de Jerez de los Caballeros, Extremadura, Núñez de Balboa había arribado al nuevo continente como polizón, oculto dentro de un barril, en uno de los navíos del cartógrafo y explorador sevillano Martín Fernández de Enciso. Poco después se erigía nada más y nada menos que como gobernador de las provincias de Panamá y Coiba, con injerencia y poder también en Colombia, el golfo de Urabá y la zona austral del Caribe.

Aquella legendaria expedición de

Vasco Núñez de Balboa por el golfo de Urabá cambiaría el curso mundial del comercio marítimo. Cinco siglos después, desde esa misma zona el transporte de cocaína al Viejo Mundo se fue configurando como uno de los negocios en los que es apreciable la globalidad. Entre puertos, agencias navieras, oficinas aduanales, muelles y zonas de avituallamiento, los traficantes colombianos reclutaron armadores, operadores, capitanes y diestros marinos dispuestos a aventurarse en las aguas del Atlántico; se establecieron rutas, se definieron coordinadores y facilitadores para emprender los primeros viajes con gallegos pagados con un porcentaje por



flete o con una comisión por cada kilogramo que pusieran al otro lado del Atlántico, y que se convirtieron en verdaderas expediciones que iniciaban con la recolección de coca en aldeas y poblados de la selva sudamericana, donde luego la droga se procesaba, confinaba, empacaba y embarcaba en distintos puertos.

Las primeras travesías privilegiaron el uso de los barcos de compañías bananeras para el transporte de cocaína. A medida que se establecieron las alianzas entre narcotraficantes colombianos y marinos españoles —en la década de 1980—, principalmente en Galicia y en la Coruña, más y más

navieros gallegos comenzaron a pertrechar sus barcos para el transporte blanco. Poco a poco perfeccionaron los escondites, incorporaron mejores tecnologías y emplearon sistemas de comunicación más sofisticados.

A principios de los años noventa, los traficantes sufrieron los primeros descalabros, con los operativos que las autoridades españolas organizaron para desarticular las redes de tráfico, que en España se recuerdan particularmente porque fueron los primeros casos que dieron notoriedad al juez Baltasar Garzón y a la cruzada judicial con la que pretendía desmantelarlas, incluyendo marinos y empresarios del sector,

aunque su efecto, cuando parecía que estaban liquidadas, fue que se atomizaron y se multiplicaron, con un modo de operar más complejo. Ahora en España los narcotraficantes venden la cocaína hasta por internet y por las redes sociales.<sup>1</sup>

Ya en 2005 las autoridades españolas identificaban alrededor de 70 células o grupos de traficantes que coordinaban o participaban en el tráfico de drogas con buques, yates, transbordadores, veleros, lanchas, barcazas y aun barcos de la Segunda Guerra Mundial abandonados. Un ejemplo de lo anterior es el *Cork*, torpedero alemán que en la década de

1980, a cuatro décadas de concluida la guerra, transportaba droga entre Colombia y Vigo, y todavía en 2003, al *Cumberland* y al *Wave Knight*, dos buques de guerra de la Armada británica, les incautaron 3.6 toneladas de cocaína pura, valuadas en 400 millones de dólares, que entrarían por Vigo para distribuirse en España e Inglaterra.

Para entonces a España se le identificaba como el gran almacén de cocaína de Europa. Los gallegos cumplían el papel que los mexicanos tuvieron en relación con los cárteles colombianos en las décadas de 1980 y 1990: como sus principales

intermediarios de droga, en el caso de éstos, hacia Estados Unidos.

## LOS CAPOS GALLEGOS

José Ramón Prado Bugallo, alias *Sito Miñanco* —a quien ya me he referido en el capítulo 5—, nativo de Cambados, en la provincia de Pontevedra, Galicia, fue uno de los primeros contrabandistas de tabaco —profesión familiar que ejercía desde los años ochenta— que incursionaron en el tráfico de drogas. Hijo y nieto de marineros —a la familia se le conoce como *los Miñancos*—, lo primero que vio en este mundo fueron

las azules aguas de la ría de Arosa. Los Prado Bugallo eran conocidos en estas comarcas de costas bajas y arenosas, productoras de mejillones, a las que en conjunto llaman *la Pequeña Sicilia* porque, como la isla de Italia, congrega a muchos clanes de la mafia.

Del contrabando de tabaco José Ramón obtuvo sus primeros seis meses en la prisión de Prada y posteriormente en la cárcel madrileña de Carabanchel. Su estancia en esta última sería su pase a las grandes ligas del narcotráfico mundial. En aquellas lúgubres celdas diseñadas por los arquitectos Vicente Elguero y José María de la Vega, utilizadas largamente para presos

políticos y disidentes franquistas, *Sito Miñanco* conocería a un colombiano treintañero, robusto, de cejas cortas y ojos profundos, de carácter desenfadado y dicharachero, quien vio en él cualidades aprovechables. Calculador y práctico, el colombiano lo invitó a asociarse en el negocio que él y sus hermanos tenían con otros manes colombianos.

El colombiano era, ni más ni menos, Jorge Luis Ochoa, miembro de la cúpula del cártel de Medellín, fundado por Pablo Escobar, *el Patrón*, junto con Gonzalo Rodríguez Gacha, *el Mexicano*, y Carlos Lehder. Entonces, Jorge Luis y sus hermanos Fabio y Juan David

trabajaban a las órdenes de *Don Pablo* y su socio, Diego Fernando Murillo, *Don Berna*.

En noviembre de 1984 Jorge Luis había sido detenido en Carabanchel junto con Gilberto Rodríguez Orejuela y el hondureño Juan Matta Ballesteros, instalados en Madrid meses antes — donde adquirieron lujosos inmuebles, varios automóviles Mercedes Benz y toros de lidia— con la finalidad de organizar una red de transporte de cocaína de Colombia a España y lavar el dinero del negocio; en este último, los socios españoles de Matta Ballesteros y Rodríguez Orejuela eran empresarios gallegos y asturianos.



Contra lo previsible, Jorge Luis Ochoa no estaba acusado de narcotráfico, sino de contrabando de reses de lidia. El gobierno de Colombia había pedido la extradición de sus ciudadanos, que pronto volverían al país donde operaban a sus anchas, pero en aquel 1986, en el umbral de la prisión, Ochoa se despidió del gallego con un fraternal apretón de manos que precedió no sólo un abrazo sino, en los años siguientes, una oleada de travesías marítimas para surtir a Europa de cocaína colombiana.

Para esos momentos, los narcotraficantes colombianos tenían una red de 134 empresas con fachadas de

financieras en España, Colombia, Costa Rica, Ecuador, Panamá, Perú, Venezuela, las Bahamas, las Islas Vírgenes Británicas y Estados Unidos.

Apenas pisó la calle, *Sito Miñanco* regresó a Galicia a poner en práctica el plan acordado con Ochoa. El resultado fue una megaestructura y una organización náutica para el tráfico trasatlántico de cocaína de alta pureza. Los colombianos sacaban la droga a los puertos del Pacífico y se la enviaban directamente; incluso en ocasiones el propio *Sito Miñanco* coordinaba desde Panamá —donde los traficantes colombianos, particularmente el cártel de Pablo Escobar y sus asociados, al

amparo del gobierno de Manuel Antonio Noriega, tuvieron un puente ideal para sus operaciones— su transportación hasta el destino marítimo final.

En una de esas estadías, el gallego conoció a Odalys Rivera, hija de una importante familia panameña muy cercana a Noriega, y con ella contrajo segundas nupcias. La hizo no sólo su esposa sino también, mientras él estaba en la cárcel (después de su estancia en las prisiones de la Prada y Carabanchel sería detenido nuevamente en agosto de 2001), su brazo operativo.

*Sito Miñanco* fue pionero en el uso de tecnología para coordinar las *vuelatas* de droga entre los dos continentes.

Controlaba la posición de los barcos apoyado en cartas marinas, teléfonos y equipos de transmisión satelitales instalados en sus *chalets* en Panamá y Madrid.

Uno de sus hombres fuertes, Daniel Carballo Conde, *Danielito*, otro arousano pionero en cambiar el contrabando de tabaco —en el que incursionó siguiendo el ejemplo de su padre, Manuel Carballo Juengues— por el más lucrativo de cocaína y hachís, que poseía la ventaja de tener residencia en Miami, abrió rutas náuticas y contactos desde los puertos de Gibraltar (territorio británico), Amberes (Bélgica), El Pireo (Grecia) y Basilea

(Suiza), último punto de la navegación fluvial sobre el Rin, en la frontera con Alemania y Francia. Su *modus operandi* consistía en establecer empresas locales que importaban cualquier mercancía producida en América para que la droga viajara oculta en ella o en contenedores ex profeso.

Del mismo modo, Laureano Oubiña Piñeiro, naviero originario de Cambados, hizo sociedad con empresas panameñas y con operadores de buques mercantes y pesqueros, como el *Liberty Moon* y el *Veroniki*, para introducir su mercancía ilegal en distintos puertos, desde Galicia hasta Países Bajos. Conocedor del Atlántico como pocos,

Laureano tuvo una infancia peculiar: antes de cumplir 10 años de edad ya trabajaba como dependiente en una tienda de ultramarinos propiedad de su padre; a los 17 traficaba gasoil con uno de sus tíos; apenas cumplió la mayoría de edad, había fundado su propia empresa marítima y de transporte, donde el negocio principal era el contrabando de tabaco y licor, ocultos entre latas de mejillones. La policía española lo identifica como lavador de dinero de traficantes, y la prensa lo llama *el Patriarca de los Narcos Gallegos*. Oficialmente, Laureano Oubiña era uno de los navieros más conocidos en el mundo empresarial de España,

vinculado en amistad y negocios con Pablo Vioque Izquierdo, destacado abogado, identificado, asimismo, como traficante.

Nacido en Cáceres y avecindado en Galicia, Vioque Izquierdo, miembro de una familia de ricos comerciantes, se licenció en la Universidad de Murcia. Más tarde se asentó en Arousa para trabajar con su cuñado Gustavo Puceiro como secretario de la Cámara de Comercio de Vilagarcía. Vioque, convertido en asesor y consejero de bancos y de múltiples empresas asentadas en Galicia, comenzó a relacionarse con traficantes no sólo representándolos como abogado sino

participando en el negocio. Como la policía española detectó que encubría sus negocios ilegales usando su puesto en la cámara, ésta fue intervenida en 1995 por la Xunta de Galicia.

Otro grupo fuerte del narcotráfico de entonces era el de Manuel Charlín Gama, jefe del clan —como se denomina en España a las asociaciones que en América se llaman *cárteles*— *los Charlines*, quien se inició como traficante de hachís. En sociedad con los colombianos, desde Arousa desplegó una red internacional de tráfico náutico de cocaína al estilo de la mafia siciliana: en familia. Su esposa, Josefa Palomares, era llamada *la Matriarca de*



*Arousa*, y por lo menos 13 de los integrantes de aquella conformaban la cúpula del clan que entre los años ochenta y noventa llevaron a Europa cientos de toneladas de cocaína en sus barcos (y hoy continúan traficando cocaína por toneladas) y lavaban su dinero mediante estrategias como comprar boletos premiados en los juegos de azar y lotería, tan populares en España.

En 1995, la Policía Nacional lanzó contra ellos la llamada *Operación Osa*, que dejó al descubierto la manera en que operaban sus empresas: marítimas, constructoras, marisqueras y una bodega de vinos. Si bien hubo algunas

detenciones, siguieron en el negocio. En 2010 tenían más de 40 compañías que usaban para el narcotráfico y el lavado de dinero en España y en bancos de Suiza, China, Panamá y Chile. Ese año, otro operativo contra el clan, la Operación Repesca, también produjo detenciones e incautaciones, pero *los Charlines* continúan navegando con sus barcos cargados de *nieve*.

Desde la década de 1990 también opera el poderoso clan *los Piturros*, fundado y dirigido por Manuel Vázquez Vázquez, otro naviero de Arousa, que también surgió como una estructura familiar. (Este clan, por cierto, está relacionado con la travesía náutica del

*Río Manzanares* descrita en el capítulo 1, ya que aquel cargamento de cocaína transportado por el navío venezolano pertenecía precisamente a *los Piturros*.) Pese a que Vázquez fue detenido y encarcelado en 2006 y algunos de sus barcos fueron incautados con su carga de cocaína, sus familiares, herederos naturales, mantienen el negocio a flote.

Un operador importante para las redes de tráfico entre Sudamérica y Europa era Rinaldo Bisco, originario de Milán, que en 1992 se instaló en Almuñécar, Granada, en cuyo puerto creó la *Deorting, S. L.*, registrada en Luxemburgo, empresa especializada en la construcción y venta de barcos

recreativos de poliéster. Tenía una flota entera de embarcaciones adaptadas de forma magistral para el transporte de cocaína: el barco se construía hasta la mitad, con una adaptación especial, un “departamento”, donde se colocaba la droga, y luego la nave se acababa de construir, de modo que quedaba sellada en su interior. Cuando llegaba a su destino, la nave se reventaba, se sacaba la droga y se transbordaba a otras embarcaciones que salían de Menorca, Ibiza, Formentera y Gandía, hacia Génova y Sicilia, con la participación de traficantes españoles y de la mafia italiana, la *'Ndrangheta* calabresa y la *Camorra* napolitana. Era una de las

redes más eficientes de tráfico de cocaína sudamericana asociada a la poderosa mafia italiana.

En España el clan de *los Niños*, dirigido por Mustafá e Ismail, radicados en Ceuta, tenía experimentados distribuidores, guardaespaldas y sicarios. Operaba con navieros, transportistas y lancheros, muchos de ellos gallegos. Uno de los coordinadores era Manuel Abal Feijoo. Nativo de *la Pequeña Sicilia*, era un intrépido joven amante de la velocidad y las motocicletas, conocido en toda Galicia y en Colombia como *Patoco*. Creció viendo marineros que contrabandeaban infinidad de productos

y se convertían en navieros prominentes que, vestidos fabulosamente, levantaban suntuosas casas y conducían exclusivos coches deportivos importados de Italia. Admiraba a hombres como el elegante *Sito Miñanco*, quien en 1986 compró el equipo de fútbol de su pueblo, el Juventud Cambados, y Manuel Charlín, quien se hizo del Pazo Vista Real, la villa más hermosa de Arousa, un palacete de 1 750 metros con su propia iglesia, jardines y viñedos, inmueble histórico rodeado de abundantes zarzas, camelias y azaleas al que acondicionó con vidrieras de cristal de Murano y chimeneas rococó. A *Patoco* lo deslumbraba el porte y el bolsillo de

esos navieros arousanos y quiso seguir sus pasos. Al principio, dispuesto a hacer pequeños encargos, con el tiempo ya organizaba los embarques de cocaína que salían de puertos colombianos y venezolanos hacia Galicia.

Oficialmente, Manuel Abal era en España un destacado empresario del sector porcino, poseedor de una de las granjas más grandes del país, sólo que esta propiedad era, en realidad, una base de confinamiento de cocaína desde la cual enviaba planeadoras a altamar para vigilar la bajada de cocaína de los barcos *nodriza*, su carga en lanchas que él enviaba y, al final, su regreso a la costa y a la granja “porcina”.

En un tiempo *Patoco* fue el transportista más cotizado para el baje de cocaína en las rías de Galicia. Maquiló para todos los grandes capos gallegos y colaboró con *los Mellizos* Miguel Ángel y Víctor Manuel Mejía Múnera, Olmes Durán, *el Señor del Puerto*, y otros capos colombianos y mexicanos, específicamente del cártel de Sinaloa. Operaba su propia red de tráfico y distribución de droga, y quizá lo seguiría haciendo de no ser porque en 2008 murió en un accidente de motocicleta.

Hace tiempo que los colombianos y los cárteles mexicanos han tenido en España a sus diplomáticos, encargados



de coordinar embarques de droga, organizar operaciones y lavar dinero, que operan de manera similar a como lo hacía el colombiano Alfonso León, *Antonio*, considerado el embajador en Europa de los cárteles del narcotráfico sudamericano. Actuaba junto con su connacional Carlos Ruiz, *el Negro*, un mexicano y dos españoles —Balbino y Ana—, que introducían por Portugal los embarques que no lograban introducir por los puertos españoles. *Antonio*, inteligente y buen estratega, sabía que su seguridad radicaba en llevar una vida discreta. Se instaló en un departamento en un barrio de clase media donde disponía de un complejo sistema de

comunicación, con 16 números telefónicos distintos, para coordinar sus operaciones.

En el mismo medio se movían Rodrigo y Alfonso Vargas, dos colombianos cuya misión principal era lavar el dinero de los barones de la cocaína mediante la compraventa de obras de arte y lujosos inmuebles en Madrid.

## EL JUEZ GARZÓN

En los años noventa, el juez Baltasar Garzón se convirtió en el azote de poderosos narcotraficantes gallegos.

Desde la Audiencia Nacional, el andaluz originario de la aldea de Torres fue pieza fundamental de la Operación Nécora, el primer megaoperativo para atajar las redes de tráfico del Atlántico. En junio de 1990, unos 350 policías se desplegaron por el país para cumplimentar órdenes de detención de traficantes, muchos de ellos aparentes navieros y empresarios de ese sector. El juez no se contentó con esperar los resultados del operativo en su oficina de la Audiencia Nacional, sino que se montó en un helicóptero y se puso a su frente.

Así ocurrió la detención de José Ramón Prado, en agosto de 2001, quien

vio llegar a los policías con órdenes expedidas por el extraño juez Garzón. La Audiencia Nacional lo condenó a 20 años de prisión por tráfico de drogas, evasión de impuestos y falsificación de documentos. Mañosamente, Prado le dio un giro a la historia, al acusar de ilegales las escuchas telefónicas que constituían las pruebas pilares en su contra. Gracias a eso fue excarcelado, aunque tiempo después fue reaprehendido en la llamada Operación Grumete, bajo los cargos de tráfico de cocaína: *Sito* negociaba el transporte de cinco toneladas de cocaína, pero uno de los negociadores era un agente encubierto de la DEA norteamericana. La

droga era, por cierto, de un grupo de paramilitares colombianos, quienes, al sentirse traicionados por dos náuticos, los hermanos Sánchez Noreña, apodados *Octavio* y *Federico*, asesinaron a éstos en Medellín, dos meses después de que *Sito Miñanco* fue detenido y su cargamento incautado. Su muerte se interpretó como “un aviso a los navegantes” que pretendieran colaborar con las agencias antidrogas.

A la Nécora le seguiría la Operación Ostra, también dirigida por Garzón. En ella, el arrojado magistrado incautó barcos que transportaban cocaína colombiana en viajes organizados por *los Mellizos* desde los puertos de

Colombia.

Valga recordar que la historia de estos hermanos en el mundo del narcotráfico marítimo se remonta a inicios de los años noventa, época en que trabajaban como tripulantes de barcos mercantes con rutas hacia Estados Unidos y Europa. Primero, a sus 26 años de edad, se reclutaron con el cártel del Norte del Valle como parte de la tripulación de los barcos que los Montoya enviaban con toneladas de droga hacia México, Estados Unidos y Europa, y después se convirtieron en expertos tanto en navegación como en el negocio de la droga: aprendieron a mimetizar una tonelada de droga en un

contenedor —que, de todos modos, tenía paso franco de antemano—, a sobornar a armadores, capitanes, aduaneros y policías fiscales y, con todo ello, a crear y afianzar sus propias rutas.

*Los Mellizos* consolidaron alianzas con mafias de muchos países. En menos de una década, de modestos *traqueteros* pasaron a ser una fuerte célula de tráfico que desde Bogotá y la costa del Atlántico operaba con envíos a Estados Unidos y a Europa. En México, por ejemplo, abastecían tanto a Amado Carrillo, *el Señor de los Cielos*, por el Atlántico y el Caribe, hasta las costas de Cancún, como, años más tarde, a Joaquín Guzmán Loera. Su negocio era

redondo: la droga era producida por una célula de autodefensas que ellos mismos dirigían.

Hábilmente, mientras las disputas internas minaban el cártel del Norte del Valle, *los Mellizos* adoptaron un “bajo perfil” con el fin de continuar con su negocio, apoyados en hombres como Wilson Villegas Jaramillo, *el Dinastía*, y Germán Angulo Llinás, quien en Barranquilla coordinaba las comunicaciones y las operaciones entre lugartenientes de los municipios de la Costa Atlántica y las embarcaciones en que transportaban la droga.

En algún tiempo se consideró que *los Mellizos* traficaban más cocaína que



Pablo Escobar y los Rodríguez Orejuela. Tal vez no, pero lo hacían de manera tan eficiente —por puertos de Colombia, Panamá, España, Países Bajos, Bélgica y de la Isla de Malta (en el archipiélago del mismo nombre)— que sufrían pocas incautaciones.

## EL EFECTO OSTRAS

En 1998, año de la Operación Ostra, el juez Baltasar Garzón ordenó las detenciones de tripulaciones y dueños de varios navíos relacionados con el tráfico de droga; uno de éstos era el *Layón*, matriculado legalmente en

España, con Palma de Mallorca como su puerto base, que transportaba toneladas de cocaína sudamericana a Galicia. En julio de ese año —un mes antes había zarpado de su puerto base— hizo su último viaje. Fue detenido cerca de las Islas Azores con una tonelada de cocaína, que debía entregar en Galicia, oculta en un ingenioso compartimento externo: envuelta entre redes y adherida al casco.

Esta operación, en la que participaban 10 narcotraficantes —siete hombres y tres mujeres—, la coordinó un colombiano, cuyo contacto en Arousa era Manuel Fariña Dacuña, implicado dos años antes en otro ilícito que

culminó con la captura del pesquero *Mae Yemanja* con 2 580 kilogramos de cocaína. El juez Garzón ordenó la inmovilización de cuentas bancarias y propiedades de los implicados, entre quienes estaban conocidos “empresarios” de Arousa.

También incautó el cargamento y enjuició a los narcotraficantes que tomaron parte en el transporte de 10 toneladas de cocaína. En julio de 1999, el *Tammsaare*, un navío ruso con bandera de San Vicente y una tripulación de 16 rusos y bielorrusos, zarpó de Buenaventura con rumbo a las Islas Canarias cargado con la droga que llevaba escondida en un compartimento

en la proa fabricado con cemento, ladrillos y hierro.

En aquellos años, en su oficina, encima de un sólido escritorio de roble —acaso una alegoría de sí mismo—, se acumulaban centenares de legajos que desentrañaban las primeras estructuras de narcotráfico náutico desde América coordinadas en España. Por el juzgado de Garzón desfilaron españoles, italianos, franceses, colombianos, venezolanos, africanos e incluso mexicanos implicados en organizaciones y operaciones criminales. Todos fueron enjuiciados, así se dijeran empresarios, funcionarios o banqueros. Uno de los casos más polémicos fue la detención,

en 1995, del ya referido Pablo Vioque Izquierdo.

Si bien Garzón atrajo no pocos reflectores durante su lucha contra el narcotráfico, pocos abogados querrían estar en sus zapatos. No era fácil enfrentarse a las poderosas mafias, y él las hizo tambalear como fichas de dominó.

## DEUDAS DE SANGRE

Manuel Alcántara, policía antinarcóticos de España, afirma que los narcotraficantes náuticos se pelean las rutas y el mercado de droga —como

ocurre, por ejemplo, en México con las rutas terrestres—, pero que en esa pugna, que consiste en ofrecer rutas más seguras y precios más bajos, difícilmente corre la sangre. Pero no siempre ha sido así. Los clanes gallegos también cobran traiciones. Por mencionar un caso, en el que voy a extenderme, algunos de ellos consideraron que Daniel Carballo los había traicionado y, como se libró de la prisión, se había convertido en informante de la policía, de modo que decidieron que tenía que pagar de la única manera que tiene la mafia para dar por saldadas las deslealtades.

Antonio Chanata García, *Tucho*

*Ferreiro*, un joven narcotraficante de 28 años de edad, extremadamente violento, con tintes de psicópata, fue acusado de secuestrar a Rafael Bugallo, *el Mulo*, y, por ese motivo, fue encarcelado. *El Mulo*, como logró huir, lo denunció: Chanata lo condujo hasta el cementerio local para mostrarle una fosa recién cavada, lo hincó y colocándole el cañón de una pistola en la cabeza, le advirtió que ahí acabaría sus días, pero Bugallo le tiró el arma.

Cuando Chanata salió de la cárcel, se le encomendó la misión de pasarle la factura a Daniel Carballo y a otros de sus socios. El 3 de enero de 1993, en Arosa —provincia de *la Pequeña*

*Sicilia*—, Chanata cenó en una churrasquería. Después de pagar, subió a su coche y manejó hasta el centro, donde se hallaba El Museo, uno de los bares de moda, donde los parroquianos degustaban cocteles, manzanilla, tintos y cerveza, y gozaban de la calurosa noche pontevedresa. Frente a unas 50 personas que ahí se hallaban, Chanata cruzó el umbral, caminó hasta donde Daniel Carballo bebía desenfadadamente, empuñó su rifle calibre 38 especial, levantó el brazo, apuntó y disparó. A menos de un metro de distancia, un tiro en la cabeza es letal, pero Daniel sobrevivió un par de horas a la bala que le perforó el pómulo izquierdo y se le



incrustó en el cerebro. Rosalindo Aido Briones, uno de los acompañantes de Daniel, se levantó e intentó correr, pero un tiro lo alcanzó en el brazo y otro en la pierna.

Antonio salió del bar, subió a su automóvil, condujo 12 kilómetros hasta Cambados y entró a una pizzería, la Paumar. Echó un vistazo hasta ubicar al dueño del restaurante y socio de Daniel Carballo: Juan José Agra Carro —al que habían condenado en Suiza por narcotráfico—, que departía con su esposa y su hija. Antonio cortó cartucho y le disparó. Después subió a su automóvil, cerró la puerta y lo echó a andar. Metros adelante, se detuvo y se

pegó un tiro en la cabeza. Una jornada violenta.



No era la primera ejecución que se vivía en las costas gallegas. A finales de 1991, el *Dobell* “perdió” dos toneladas de cocaína que los colombianos habían mandado a su socio Pablo Vioque Izquierdo. Meses después se ajustarían cuentas: en Caldas de Reis, el 17 de marzo de 1992, en el parque de La Mota de la ciudad de Benavente, fue asesinado Juan Manuel Vilas Martínez, tesorero de la Cámara de Comercio de Vilagarcía, implicado en la pérdida del

embarque.

Uno de los baños de sangre de mayor impacto entre redes de mafiosos en Arousa fue la ejecución, en 1994, de Manuel Baúlo Trigo, jefe del clan de *los Caneos*, una de las redes de transportistas de cocaína más importante en España, asesinado por sicarios colombianos que desde Sudamérica llegaron a saldarle cuentas. La razón fue que Baúlo Trigo había “sapeado” la estructura y las operaciones de su enemigo Manuel Charlín. Su delación le costó la vida, y a su esposa, Carmen Carballo, permanecer postrada en una silla de ruedas durante casi 20 años, hasta su muerte, en abril de 2013.

Carmen era hermana del traficante Manuel Carballo, socio de Pablo Vioque, y tía de Daniel Carballo. Tras el asesinato de Manuel Baúlo, Daniel, su hijo, asumió el liderazgo de *los Caneos*.

Éstos y *los Charlines* se erigieron como dos de los clanes más destacados en el tráfico de cocaína, asociados con colombianos, británicos y otros mafiosos europeos. Uno y otro habían creado en sociedad una estructura de transporte marítimo y distribución de droga en Europa que al cabo del tiempo comenzó a disputarse el negocio. Uno de sus descalabros más significativos fue la detención, en 2005, del *Atlantic Warner*, un pesquero de altura con cinco

toneladas de cocaína, es decir, 150 millones de euros que, literalmente, se les fueron por la borda. Pero su historia en el narcotráfico náutico no es caso cerrado. Sus navíos *desayunados* aún libran tormentas.

## LOS REMITENTES Y SUS SOCIOS

Otro colombiano pionero en el tráfico de droga de Sudamérica a España, como lo fueron los hermanos Mejía Múnera o los Ochoa, fue Carlos Ramón Zapata, *el Médico*, cirujano egresado de la Pontificia Universidad Bolivariana convertido en narcotraficante y

defraudador inmobiliario en Colombia y en Miami, y cabeza de *los Cíclopes*.

Zapata conocía bien España desde que estudió ahí historia del arte. Con embarques como los que él negociaba, el cártel del Norte del Valle colocaba cantidades ingentes de cocaína en Europa y en Estados Unidos. Los problemas empezaron para *el Médico*, que se ufanaba de que sus rutas eran infalibles, cuando su nombre apareció en la Operación Milenio, famosa redada internacional efectuada de manera sorpresiva en octubre de 1999, en la que 30 importantes capos colombianos fueron detenidos y encarcelados, entre ellos Fabio Ochoa Vásquez. Otros,

como Zapata, alcanzaron a huir.

Para esos momentos, la influencia de los traficantes colombianos en España era tal que se hablaba de políticos y diplomáticos del gobierno colombiano que, asentados en Madrid, facilitaban el negocio aprovechando el comercio marítimo entre los dos países.

## LOS PALEROS

Al cabo de los años, la condición de España como puente principal para el tráfico marítimo de cocaína se vio favorecida por la corrupción de sus estructuras oficiales. Una muestra es la

proliferación de *paleros*, o *vuelcos* — quienes roban a los narcotraficantes—, entre los policías y los agentes aduanales y antinarcóticos.

Entre los paleros más conocidos está la banda de Ángel Suárez Flores, *Cáspér*. Nativo de Burgos, ganó fama en el mundo del hampa cuando entró en la casa de la empresaria española Esther Koplowitz, marquesa de la Casa de Peñalver y una de las mujeres más ricas de España, y se robó 19 valiosos cuadros, entre ellos *El columpio*, valuado en 9 millones de euros, pintado por Francisco de Goya para el dormitorio de los príncipes de Asturias en el Palacio de El Prado.



A *Cásper el tumbe*, o *vuelco*, le produjo ganancias que le permitían vivir rodeado de lujos y tener múltiples inversiones en España, Camerún y Ucrania, donde adquirió incluso una planta de biodiesel.

En cuestión de *tumbes*, la policía española acumula vergonzosos casos de agentes antidrogas que revenden la droga incautada; por ejemplo, el de Lars Sepúlveda, agente de la Unidad contra la Droga y el Crimen Organizado (UDYCO), quien, entre 2006 y 2009, se robó 154 kilogramos de cocaína y heroína embargada. Éstas se hallaban en los depósitos de la Jefatura Superior de Policía de Sevilla, bajo llave, que el

jefe de la UDYCO guardaba en un cajón de su escritorio. Lars hizo una copia. Junto con sus dos cómplices —Manuel y Violeta— reemplazó la mercancía con paquetes de cacao, yeso y talco.

De la noche a la mañana, el policía antinarcóticos, cuya esposa, María Teresa, abogada de profesión, habría colaborado con él en operaciones de lavado de dinero, se convirtió en un hombre adinerado, con departamentos, *chalets* en la playa, coches de lujo y motocicletas. También compró, en efectivo, un yate de 12 metros de eslora valuado en 28 800 euros que la agencia había confiscado. Aunque elocuente, su caso no es excepcional: desde 2008, en

los depósitos oficiales de Sevilla, Málaga, Cádiz, Barcelona y Valencia, donde la policía española resguarda la cocaína decomisada a embarcaciones, ha habido frecuentes robos: *tumbes* dentro de la misma policía.

## RUMBO A LA *AUTOPISTA* 10

A medida que las autoridades pusieron en marcha operativos para atajar la *farlopa*, o *falopa* —cocaína—, transportada por el Atlántico, los traficantes buscaron nuevas rutas. Hacia 2004 las travesías que antes arribaban directamente a Galicia se modificaron

para eludir las revisiones, definidas como puntos de transbordo las islas Azores o las Canarias. Así surgió la llamada *Autopista 10*, de la que ya he hablado, que en muchos de sus puntos conecta con aguas menos vigiladas del Atlántico. Vías alternas de navegación, de la mano de nuevas —indispensables— maneras de disimular la carga.

A veces los traficantes caen en absurdos que hacen las cargas fácilmente identificables. Por ejemplo, en noviembre de 2010 llegó al puerto de Vigo un cargamento de droga oculto en un contenedor de bananas colombiano, cuya etiqueta decía: “bananas verdes frescas”. Hasta allí, podría tratarse de

un pedimento de rutina. Sin embargo, la importadora, registrada en Pontevedra en 2007, por un lado, durante tres años no había importado nada, y, por el otro, su razón social pertenecía a una empresa cuyo objeto social era la enseñanza: un colegio. La cocaína no iba entre los frutos, sino oculta entre los maderos de las paletas de las cajas de bananas.

Algo similar ocurrió con tres contenedores de piñas que llegaron a Valencia, la única importación que había hecho la empresa. En las 3 000 cajas de piñas iban 215 kilogramos de cocaína pura. Al saberse descubiertos, los traficantes abandonaron la carga. La droga fue confiscada y en el puerto se

regalaron piñas de Sudamérica durante varios días.

Cuando los cargamentos no se envían en contenedores a bordo de los cargueros sino en embarcaciones ex profeso, la mecánica es la siguiente: en distintos puntos de la *Autopista 10*, los barcos *nodriza* llegan vía el Atlántico hasta las aguas de Cabo Verde, donde aguardan el arribo de los barcos enviados por los gallegos para transbordar la droga y camuflar su puerto de origen.

Muchos barcos que los gallegos envían por narcóticos salen “de pesca” de las Islas Canarias rumbo a Mauritania. De Cabo Verde a las costas

de Galicia, donde se hacen las entregas, recorren unas 200 millas. A veces los navíos llegan a puerto, entran como cualquier otra embarcación; otras veces, antes de ingresar en aguas nacionales, se encuentran con barcos de menor calado para hacer el transbordo de la droga, igual que en el Pacífico americano. Estas embarcaciones, en su mayoría pesqueros o lanchas, llegan hasta zonas de playa o muelles. En ocasiones la cocaína que se desembarca en Galicia se traslada a Madrid vía terrestre, para su distribución a menudistas, o bien parte de la que se descarga en Galicia o en Las Palmas de Gran Canaria se transborda a navíos que la llevan hacia

Italia, que es el segundo país con mayor consumo de cocaína en Europa, sólo detrás de España, de acuerdo con datos de la Organización Policiaca de la Unión Europea (Europol).

## LA EXPANSIÓN

Desde que la Operación Nécora reveló la forma en que los traficantes transportaban la cocaína de Sudamérica a Europa en los años ochenta y noventa, se sigue el mismo *modus operandi*. Lo que ha variado es la manera de ocultar las cargas y, a veces, las rutas: la droga se transborda en una isla, luego en otra,



se entra a un puerto, se sale de aquel. Otra constante es que las mafias siempre van millas náuticas adelante de las autoridades.

En un ámbito de suyo global, el hecho de que la mayor parte de la cocaína se transporte y se distribuya vía marítima convierte al negocio en uno de los de mayor mundialización: un barco puede manufacturarse y botarse en Galicia, abanderarse en Antillas, arrendarse en Grecia, transportarse a Yugoslavia, enviarse a América a cargar la cocaína que, remitida a Amberes, viajará por el Pacífico, cruzará el Atlántico y dará vuelta a las Azores. En este negocio participan socios de todas

las nacionalidades, sin barreras de idiomas, aduanas o puertos.

Por citar un ejemplo: en octubre de 2011 un yate de 13 metros de eslora arribó al puerto deportivo de Zumaia (Guipúzcoa), en San Sebastián, tras haber cruzado el Atlántico. Matriculado en Gran Bretaña, traficaba cocaína entre Colombia y Venezuela y Europa. En julio de 2011, en un solo viaje, había embarcado desde el primero, para una travesía a través de la isla de Granada en una operación a cargo de alemanes, 1 100 kilogramos de cocaína, valuados en 42 millones de euros. En un megaoperativo efectuado por las policías de Gran Bretaña y Alemania, en

colaboración con agencias de investigación francesas y españolas, el yate fue detenido. En el tráfico había un neerlandés y un sudafricano más implicados.

Asimismo, al sur de España se afincó una red internacional a la que en 2006 se le incautó un cargamento de un yate de bandera neerlandesa, registrado con el nombre *Grafenberg*. En febrero de ese año llegó a la isla de Barbados, donde un barco *nodriza* le pasó una tonelada de cocaína que la tripulación ocultó debajo de una balsa salvavidas, cerca de la popa. Ya *desayunado*, el *Grafenberg* zarpó. No conservaría su nombre durante mucho tiempo: en el

Atlántico le rotularon el de *Nadia* y le sustituyeron su bandera por la de Alemania. Llevaría la carga a Países Bajos por la “ruta portuguesa”, paralela a la costa de Lisboa; sin embargo, cuando navegaba al norte de Cabo Verde, fue detenido. En esa red colaboraban, además de españoles, dos alemanes residentes de Almería.

También en Europa opera una red que trafica cocaína de Sudamérica a España y Francia en veleros y yates de lujo. En 2006, cuando uno de sus veleros ingresaba en las Canarias, lo incautaron con tres toneladas de esa droga, valuada en 200 millones de euros. El *Spes Nostra*, una embarcación

de lujo de 27 metros de eslora, estaba matriculado en Reino Unido, con una tripulación que conformaban españoles, argelinos, franceses y un suizo-alemán. El yate había zarpado de España a principios del verano, recalado en Venezuela, Isla Margarita y Belice, y emprendido la ruta de regreso.

Existe un grupo de narcotraficantes serbios y croatas (uno de éstos, Anastazije Martincic) asociados con argentinos que compra la cocaína a los productores colombianos para llevarla hasta la península de los Balcanes, cruzando el Adriático, el mar Negro o el Egeo, y comercializarla en el lugar o en otras partes de Europa. Sus navíos, con

banderas serbias, sacan la droga de puertos de Brasil, Argentina y Uruguay. En 2009, uno de sus yates, el *Maui*, fue detenido en Montevideo, Uruguay, con 2 174 kilogramos de coca, en el operativo *Guerrero de los Balcanes*. Uno de los operadores de ese grupo es el serbio Nenad Novakovic, homónimo del futbolista. Nenad, alias *Anto Juric*, se encargaba de comprar las embarcaciones para la red, las cuales navegan como si fueran de pescadores. Otro yate utilizado por el grupo lleva el nombre *Bond* pintado en la proa.

Por esa misma ruta de los Balcanes, pero en sentido contrario, se remite parte de la heroína que, transbordada en

las regiones costeras de África, va de Afganistán a Europa central y a América.

## CONTACTO EN ESPAÑA

Como he mencionado, desde la década de 1990 el cártel del Norte del Valle comenzó a enviar cargamentos de cocaína a España, para lo cual reclutaron marinos españoles, colombianos y africanos. Los sobrevivientes de la estructura original de la agrupación —catalogada por la DEA como una de las más poderosas en el tráfico marítimo de cocaína—

continúan su negocio e influencia en el Viejo Continente con apoyo de *Martín Bala*, refugiado en Europa por lo menos desde 2005.

En Asturias, la UDYCO identificó a una familia de empresarios: los hermanos Vélez Garzón, asturianos de origen colombiano, como parte de las redes de colombianos y españoles que más droga han introducido en Europa desde finales de los noventa. En 2007, en la llamada Operación Espartana, uno de sus miembros, Jorge Isaac Vélez, fue detenido por importar cocaína. La misma suerte correría tiempo después su hermano Eduardo. Aun presos, el clan siguió traficando cocaína de Sudamérica



a España, con el apoyo de los demás miembros de la familia: en agosto de 2012, otro de los Vélez Garzón, Diego Alberto, propietario de una compañía de impermeabilización de túneles en Riaño, fue detenido en su casa de Oviedo luego de que el Grupo Especial de Operaciones (GEO) de la policía descubriera, a 50 millas de la costa de Cádiz, uno de sus embarques, de 3 200 kilogramos de cocaína de gran pureza, que el buque búlgaro *Svety Nikolay* había llevado a España. Diego Alberto era presidente de varias asociaciones empresariales, como las de Polígonos Industriales de Asturias y, también, de Riaño II y III Langreo.

Los Vélez han tenido como proveedores a capos tan fuertes como Daniel Barrera, *el Loco Barrera*, colombiano, del que ya hice un apunte en el capítulo 2, quien negociaba con los 15 frentes de las FARC que operaban en la Orinoquia —por el cauce del Orinoco—. Dirigía también una de las más importantes *bacrim* (bandas criminales emergentes al servicio del narcotráfico) y pactaba con todo tipo de grupos, aun los antagónicos: lo mismo con Carlos Alberto Rentería, *Beto*, que con Johny Cano, del cártel del Norte del Valle, pero asimismo con el Frente 43 de las FARC y su comandante Géner García, alias *John 40*, así como con el *Negro*

*Acacio*, y abastecía, amén de los Vélez, a los cárteles mexicanos de Sinaloa y *los Zetas*.

En 2008, encumbrado ya como un poderoso capo, Daniel Barrera se instaló en Venezuela, en San Cristóbal, región andina fronteriza con Colombia, donde adquirió, con el nombre de José Tomás Lucumí, varios ranchos ganaderos, uno de los cuales convirtió en exclusivo hotel boutique, con sólo nueve habitaciones. Desde aquella ciudad coordinaba los cargamentos que de Colombia, Venezuela, Brasil, Panamá, Argentina, Paraguay y Uruguay enviaba a México, Estados Unidos y, a través de África, a Europa.

Además de mostrarse como José Tomás Lucumí, empresario, Barrera buscó otras maneras de cambiar su imagen y, con ello, de desaparecer todo rastro del *Loco* que fue en Colombia; además de recurrir, como lo hizo el citado *Chupeta*, a las cirugías plásticas, se quemó las huellas de los dedos.

Barrera tuvo con el mexicano Joaquín Guzmán Loera una sociedad que, puede decirse, pasó del amor al odio. Ya en Venezuela, sin las estorbosas huellas dactilares, continuó la expansión de su negocio, asociado con el cártel de Sinaloa —de quien llegó a ser el principal abastecedor sudamericano—, al que mantuvo

boyante por lo menos durante dos años. Los primeros pleitos con éste comenzaron cuando, en 2010, Luis Agustín Caicedo Velandi, *Lucho*, socio y compatriota, fue detenido en Argentina, y arreciaron cuando otro de sus socios, Julio Lozano Pirateque, pactó su entrega con la DEA. Entonces *el Loco Barrera* intentó quedarse con ambos negocios, lo que le daría un poder que *el Chapo* no podía permitirle, de modo que sabotó su operación. En revancha, Barrera intensificó sus negocios con *los Zetas*. Les enviaba la droga desde Barranquilla y Cartagena por Honduras, Guatemala y República Dominicana.

## LA PUERTA

Desde aquellos primeros cargamentos que los colombianos y sus socios gallegos embarcaron por el golfo de Urabá para introducir la droga a Europa por España, este país continúa como puerta, puente, principal plataforma y bodega del narco: hasta ahora es el de mayor consumo no sólo de cocaína sino también de mariguana en el Viejo Continente, seguido de Italia, Francia y países como la República Checa, donde se expende hasta en paletas de caramelo o gomas de mascar. De allí que, mientras en México la guerra contra las drogas del gobierno de Felipe Calderón

provocaba un baño de sangre, el cártel de Sinaloa, bajo la dirección de Joaquín Guzmán Loera, se expandía por Centro y Sudamérica y buscaba fortalecer sus operaciones en Europa, con España como plataforma.

En agosto de 2012 se detuvo en Madrid al sinaloense Jesús Gutiérrez Guzmán, primo de Guzmán Loera. Una semana antes de esa detención, en la región andaluza, el cártel intentó introducir por Algeciras 373 kilogramos de cocaína, escondidos en un contenedor de mercancía legal. Algeciras es un puerto de entrada entre el Mediterráneo y el Atlántico, de allí que sea codiciado por los traficantes.

Como se ha visto en estas páginas, entre los ochenta y principios del año 2000 el tráfico mundial de cocaína estuvo controlado por los grupos colombianos, pero ahora la participación de los mexicanos, tanto en sociedades como por cuenta propia, ha ganado relevancia: expandieron sus redes a zonas remotas como los Balcanes por medio de los puertos del mar Negro, de Ucrania y de Bulgaria, almacenando la droga en Moldavia y distribuyéndola en los países balcánicos. La Europol dice que 40% del flujo total a los puntos de entrada de Europa es generado por grupos colombianos asociados con otros más, y



30%, por mafias de otros países de América. El tráfico de coca se fue expandiendo a Asia, África y Oceanía, con organizaciones colombianas y mexicanas asociadas.

Esta expansión ha ido acompañada, por un lado, del empleo de camuflajes insospechados: en 2011, los cárteles mexicanos mandaron a Gran Canaria un reactor con matrícula de Malta que transportaba 1 588 kilos de cocaína pura etiquetada como “ayuda humanitaria” de una organización internacional. Por el otro, en España las mafias comienzan a replicar prácticas violentas utilizadas por los mexicanos o, antes, por los colombianos. En 2007, en la zona de

Ciempozuelos, en Madrid, aparecieron semienterradas las piernas de un hombre; largamente torturado —incluso le habían arrancado los dientes—, lo metieron en una bañera y quemaron su cuerpo y su cráneo en ácido.

Con nuevas o viejas formas, la droga sigue llegando a las mismas costas y a los mismos puertos. Los de España continúan siendo los receptáculos principales de cocaína. Una mínima porción de lo que, se sospecha, entra a los puertos es incautada por el Grupo de Respuesta Especial al Crimen Organizado (GRECO). Va en contenedores con frutas, carbón vegetal, materias primas y aun en cargas más raras, como

un camión disfrazado de vehículo-taller para el Rally Dakar disputado en Argentina en 2010. Embarcado con destino a Bilbao, en un doble fondo llevaba 719 kilogramos de cocaína.

La audacia de las mafias es grande. A pesar de los Nécora, Ostra, Osa y otros operativos, en Europa las organizaciones criminales ganan terreno conquistando el Atlántico. La cocaína es la taza de café de muchos europeos, tan apetecida como el azúcar. España ascendió en las ligas de la droga: además de ser centro de recepción y almacenamiento, en enero de 2011 se descubrió ahí un gran laboratorio de cocaína. Los mafiosos españoles y sus

socios extranjeros hicieron cuentas; “procesar aquí la coca reduce significativamente los costos: transporte, sobornos...” Por cada kilogramo podrían ganar alrededor de 37 000 euros.

# 8

*La balsa de la Medusa*

Si bien los visitantes se arremolinan frente a la Mona Lisa, el cuadro más famoso de Leonardo Da Vinci, al fondo de la misma sala, Denon, se encuentra una de las obras más expresivas que alberga el Louvre, *Le radeau de la Méduse* (*La balsa de la Medusa*), lienzo de 491 por 717 centímetros en el que Théodore Géricault inmortalizó la peor tragedia náutica de la historia de Francia.

La *Méduse*, una fragata de la Marina francesa, encalló el 5 de julio de 1816 cerca de Mauritania con sus 400 pasajeros, de los cuales 147 quedaron a la deriva, 132 murieron y 15 sobrevivieron a la deshidratación y al

hambre, envueltos en una locura canibalesca, en una ligera balsa en la que llevaban los esqueletos y la podredumbre de aquellos a quienes devoraron. La muerte en acecho es lo que Géricault retrató: el color de la carne agonizante, los rostros exiguos, las miradas desorbitadas.

La obra fue vetada al exhibirse en el Salón de París, en 1819. Aquel agosto, los asistentes a la exposición de arte más importante del mundo miraron estupefactos el impresionante cuadro de Géricault, que ocupaba un amplio espacio en lo alto del muro frontal. Prefirieron cerrar los ojos para expiar la cobardía del capitán de la *Méduse* y

endulzarse frente a las ninfas de Dupaty y Bosio, mirar la *Aparición de la Virgen* de Pierre Paul Prud'hon, el *Interior del coro de la iglesia* de François Marius Granet o *La apoteosis de Enrique IV* de Parant. La tragedia estaba fresca, y tenía de fondo la disputa política entre monárquicos y republicanos.

El capitán al mando de la *Méduse* era el vizconde Hugues Duroy de Chaumereys, un hombre con poca experiencia en la navegación pero con mucha influencia en la corte. La *Méduse* zarpó del puerto de Rochefort en junio de 1816 con rumbo a Saint-Louis, en Senegal. Iba con otras tres embarcaciones: el bergantín *Argus*, el



buque *Loire* y la corbeta *Écho*, en una misión que consistía en aceptar de los británicos la devolución de Senegal; por ello entre la tripulación viajaba, acompañado de su esposa, Reine, el coronel Julien Désié Schmaltz, designado por Francia como gobernador para la entonces colonia Senegal.

El naufragio ocurrió cuando el capitán, en un arrogante desplante ante las críticas contra la corona francesa por su imposición como capitán, ordenó que la *Méduse* arreciara la velocidad. El desastre causado por su impericia llegó pronto y costó muy caro: la embarcación se desvió del curso y, en la bahía de Arguin, en la costa de África, encalló en

un banco de arena. Pero la tragedia apenas comenzaba. No había suficientes botes salvavidas para sus 400 pasajeros, sino sólo para 253. Los más acaudalados e influyentes, como la comitiva imperial, fueron elegidos para salvarse. Ante el inminente hundimiento del navío, los otros 147 fueron obligados a subirse a una balsa de apenas 20 metros de largo por 7 de ancho. El peso de tantos cuerpos la semisumergió. Desde uno de los botes, el capitán ordenó, para ellos, que les arrojaran una bolsa con galletas y dos garrafrones de agua; a los de los botes seguros, que partieran de allí enseguida.

Lo siguiente fue peor que el infierno.

Hambrientos y sedientos, algunos se suicidaron. Los demás devoraron sus carnes para saciar el hambre. Pero los días seguían. Unos asesinaron a otros para roerlos y 20 terminaron en los estómagos del resto. Pasaron 13 días. El 17 de julio los avistó por casualidad — el capitán de la *Méduse* nunca informó que los había dejado a la deriva, de modo que no hubo orden de buscarlos— un barco, el *Agnus*. Halló la balsa con 15 sobrevivientes, que durante 13 días estuvieron con el viento en dirección opuesta a la vela, conducidos, desde un principio, hacia la muerte. Théodore Géricault reprodujo, así, no sólo un naufragio sino la máxima vergüenza

pública para la monarquía francesa y para la vida náutica de este país.

En Francia la vida náutica enfrenta ahora otras encrucijadas, y sus aguas, desde el gélido Mar del Norte a la Costa Azul, nuevos desafíos: el acecho y la infiltración de las mafias en puertos: el tráfico de droga.

Francia es uno de los países —los otros son Italia y Portugal— en los que la Organización Policiaca de la Unión Europea (Europol) ha detectado mayor incremento en el tráfico y el consumo de cocaína, gran parte de ella proveniente de Sudamérica ya procesada, aunque también en el país galo operan laboratorios clandestinos —en 2005 se

identificó el primero, si bien los franceses los tienen aun antes que otros países de Europa, por ejemplo, para procesar heroína— para refinarla. En este sentido, hoy París, lo mismo que Marsella, donde la droga se adultera con levamisol,<sup>1</sup> ya no dependen de Países Bajos y Bélgica.

Para abastecer a Francia, la cocaína fluye vía marítima, principalmente, aunque también por aire, ya por el Pacífico sur o a través del Atlántico. En su mayoría se embarca en los puertos de Venezuela —el puente de suministro más importante para este país— y Surinam, y, en menor medida, en los de Ecuador, Colombia, Brasil y Argentina.

## DUNKERQUE, PUERTO CODICIADO

Dunkerque es un puerto que se halla en la región Norte-Paso de Calais, en la frontera con Bélgica, uno de los principales, junto con Marsella, de arribo de cargamentos de cocaína procedentes de Venezuela.

En julio de 2011 llegó ahí un barco con bandera de Liberia que desde Maracaibo transportaba carbón para el consorcio ArcelorMittal. Llevaba 259 kilogramos de cocaína, con valor de 25 millones de euros, debajo de una litera en la zona de motores en la popa.

Semanas después, un enorme carguero, asimismo, con pabellón

liberiano, el *Juergen Schult*, llevaría a ese punto 478 kilogramos de cocaína escondidos en paquetes de plástico amarrados con guayas metálicas en un compartimento cerca del timón del barco, entre los amarres y la cizalla de la sala de máquinas. Tras partir de Bélgica, cruzó el Atlántico, entró por el Pacífico sur y, el 7 de septiembre, ingresó en el delta de Amacuro y fondeó en el sector Boca de Serpiente. Cinco días más tarde entró al canal de navegación del Orinoco. Fondeó en la milla 178, donde estuvo detenido durante un mes. Luego, en octubre, entró al muelle portuario de la Ferrominera Orinoco, en Puerto Ordaz, Ciudad

Guayana, estado de Bolívar, para que le cargaran 45 000 toneladas de hierro que traería a Francia. Los tripulantes *insubordinados* habían metido la carga a espaldas del capitán, pero a éste, un experimentado polaco, le pareció que algo andaba mal. Al descubrir la cocaína, dio aviso a funcionarios de la guardia bolivariana. Diecisiete tripulantes insubordinados fueron detenidos.

También procedente de Maracaibo, el *Titán* partió a Puerto Bolívar, fondeó allí tres días y, en febrero de 2011, *desayunó* 3 600 kilogramos de cocaína que traería a Francia.

Ése era también el itinerario del



*Tarang*, un navío con bandera de Liberia que trajo a Dunkerque 258 kilogramos de cocaína embarcados en Maracaibo por una red conformada por socios franceses, residentes en Lilly, y venezolanos, asentados en Maracaibo, que por lo menos desde 2006 traficaban con cargamentos de cocaína.

Con una mecánica similar, los tripulantes de un navío que usualmente transporta maquinaria pesada introdujeron 6 659 kilogramos de cocaína pura mientras permanecía anclado en los muelles de la Ferrominera Orinoco, en el puerto de Palúa, en la rívera del Orinoco, punto medular en la carga y la descarga de

materias primas, minerales y maquinaria que se comercian entre Venezuela y el Viejo Mundo, al hallarse en esa zona las industrias pesadas de acero, aluminio, mineral de hierro y la minería de oro, centrales hidroeléctricas, fábricas de madera, amén de que el puerto sirve a la boyante industria petrolera de Maturín, conocida como *la Sultana del Guarapiche*. Por eso es que los muelles de Palúa, dicen los venezolanos, son “una ventana al mundo”, por la que las mafias sacan sus drogas, lo cual se ha convertido en un problema para la industria marítima legal: mientras sus embarcaciones fondean a lo largo del Orinoco, en ese caudaloso río lanchas o

embarcaciones de menor calado les llevan el *desayuno*. Ya cargadas, sin que los capitanes lo sepan, continúan su viaje por el intrincado delta de Amacuro, donde los dos ríos más importantes de Venezuela, el Orinoco — a lo largo de los 2 140 kilómetros que median entre Venezuela y Colombia las mafias operan puertos clandestinos— y el Caroní, se encuentran y se funden con el océano Atlántico y, posteriormente, por éste, en travesías que acaban en los lejanos mares franceses.

## LAS ANTILLAS, ZONA DE TRANSBORDO

Otro esquema para el transporte de droga a Francia es mediante embarcaciones abanderadas en las Antillas, lo que facilita su ingreso en puerto, de donde la remiten directamente al país galo en otras embarcaciones que están a su espera en islotes como Marie-Galante, Les Saintes, Désirade, Saint-Barthélemy o Saint-Martin.

Ubicadas en el mar Caribe, las Antillas son islas que desde 1946 pertenecen a Francia, entre las cuales Martinica y Guadalupe desempeñan una función estratégica para el tráfico de cocaína de Sudamérica a Francia. A los narcotraficantes les resultan prácticas y seguras para sus rutas —informes

internos de la policía francesa señalan que como tales cobraron importancia desde 2002—, ya que, al ser los Departamentos de Ultramar de Francia, es común y, por lo tanto, aprovechable por las mafias, el flujo de embarcaciones, yates y lanchas entre ambos puntos, como ocurre con los centenares de veleros que navegan por el canal de la Mancha durante varios meses al año y con los puertos de España, Portugal, Italia, Bélgica, Alemania, Países Bajos y Reino Unido para la introducción de grandes cargamentos de cocaína al continente: los de Francia son fundamentales para los provenientes de las Antillas,

Jamaica y Sudamérica, o, en barcos de menor calado, en forma hormiga.

Los narcotraficantes aprovechan la alta afluencia de barcos que circulan por las numerosas conexiones que Francia tiene hacia el mar, con sus 8 500 kilómetros de canales y ríos navegables. Por ejemplo, los días de veraneo, las rutas de los transbordadores, como la que une Saint Nazaire con Gijón, no tienen tregua: tres periplos semanales cada martes, jueves y domingos, y los lunes, miércoles y viernes, viajes en paseos de 14 horas de duración. Entre esos yates, veleros, transbordadores y cargueros olorosos a lavanda y savia fresca se esconden las embarcaciones

*desayunadas.*

Uno de los primeros barcos usados para transportar droga por esa ruta fue el *Winner*, un carguero camboyano registrado en las Islas Marshall al que en 2002 se le transbordaron en las Antillas dos toneladas de cocaína que tenían Francia como destino. Ahora es común también que las mafias utilicen barcos matriculados en este país, como *La Ventose*, el cual navega por Martinica.

## VELEROS *DESAYUNADOS*

Apenas comienzan los soleados días de

abril y mayo; los mares de Francia, particularmente la Costa Azul, de Montecarlo a Cannes, se llenan de yates y veleros que bajan hasta el Mediterráneo en busca de aguas cálidas, playas cobrizas y cocina azafranada. Estarán allí durante la primavera y el verano. Éste es un lugar donde se congregan *yachtsmen* de todo el mundo para organizar sus regatas.

Bajo el radiante sol de la riviéra, frente a los ojos de los paseantes, el *Panchito*, un velero de dos mástiles y tres velas de finísima manufactura francesa y bandera española, traficaba la cocaína de grupos búlgaros. Recorría el trayecto de Francia o España a



Venezuela a cargar la mercancía, y en ocasiones operaba como *nodriza*. Oficialmente, sus dueños eran una joven pareja de búlgaros que se movían entre la élite de los lujosos yates y embarcaciones de veleo, en las costas francesas y españolas. Su marina base era una de las de Gran Canaria.

En 2011, un alemán fue interceptado en su velero al suroeste de la Isla de Guadalupe, donde había cargado 500 kilogramos de cocaína pura, cuya dirección era, asimismo, Francia. Cerca del canal de la Mancha, dos polacos que acostumbraban viajar entre éste y Reino Unido fueron detenidos en un yate con 850 kilogramos de cocaína. Otro grupo

de franceses adinerados, padre e hijo, organizaba embarques en veleros de Venezuela entre su país de origen, Portugal y España. En puertos de este último tenían embarcaciones atracadas con las cuales lograron meter cargamentos hasta de 850 kilogramos de cocaína. En 2009, una de ellas, un velero francés que iba hacia La Coruña, llevaba 20 kilogramos de cocaína base.

Entre Vigo y costas portuguesas se han detectado yates con matrículas francesas cargados de cocaína sudamericana. En esas rutas trafican narcotraficantes franceses y gallegos afincados en Portugal, entre los cuales una pareja de empresarios españoles

asociada con franceses usaba tanto su velero *Traful* como su yate *Mahui*, abanderado en Inglaterra y con base en el puerto de Santa Lucía, para sacar coca por el río de la Plata, en Argentina, y subirla hasta España.

Este “club” de velleo compuesto por narcotraficantes se extiende por todo el mundo. En su doble casco, el *Spes Nostra*, un yate matriculado en Reino Unido, transportaba cocaína; con una tripulación de franceses, alemanes, suizos y argelinos, viajaba de ahí y de España a Belice, Isla Margarita y Venezuela. En Inglaterra, el *Louise*, yate de bandera neerlandesa con base en Southampton, transportaba cocaína,

igual que hacía en Santo Domingo el yate *Chubasco*, con matrícula estadounidense.

Se trata del mismo esquema que los traficantes gallegos empleaban con el *Layón* en los años noventa, del que hablé en el capítulo anterior. Los franceses, también mediante veleros, colocan droga en otras partes de Europa. Por ejemplo, el *Koala II*, cuyo dueño, de nacionalidad francesa, y su socio, búlgaro, fueron descubiertos en 2009 cuando trataban de pasar inadvertidos entre los centenares de embarcaciones que cruzaban el litoral coruñés de Ortigueira para asistir al Festival Internacional de Música Celta.

## *STUPÉFIANTS PAYS*

A diferencia de otros países del Viejo Continente, en los que las redes de tráfico apenas comienzan a tomar parte en la producción de narcóticos, Francia cuenta con una larga historia en el negocio. Desde inicios del siglo pasado operaban aquí laboratorios que procesaban heroína, con Marsella como el epicentro (donde en 1937 eran célebres los de Paul Bonnaventure Carbone), que, llegada de Asia Menor, se distribuía por Europa y, por mar o por aire, llegaba hasta América.

Años más tarde, Francia fue parte de un entramado de tráfico de heroína de

Europa hacia Estados Unidos; de hecho, era el punto medular de una cadena de producción que comenzaba en Turquía. En los campos del que fue el corazón del antiguo Imperio otomano se cultivaba la amapola; en Turquía y en Líbano el opio se refinaba hasta convertirlo en base de morfina, la cual se traía a Marsella, donde culminaba el proceso. Una parte de la producción se remitía a América; otra, primero a Sicilia y, desde allí, a Estados Unidos, para distribuirse en Brooklyn.

La red internacional conocida como la *French Connection* era dirigida por Paul Carbone, François Spirito y Antoine Guérini, en sociedad con Paul

Mondoloni, Auguste Ricord y Salvatore Greco. Sus primeras huellas se trazaron en Egipto, donde Carbone y Spirito, dos de los destacados primeros traficantes de drogas en Francia, se asociaron para controlar burdeles en la riviéra francesa y negocios de drogas en París. El opio que contrabandeaban de Indochina y Turquía lo procesaban, con el apoyo del alcalde Simon Sabiani, en Marsella.

Ricord, que había colaborado con Henri Lafont, agente de la Policía Carlingue, se asoció en el negocio con Meyer Lansky y *Lucky Luciano*. Algunas de las primeras incautaciones que sufrieron fueron realizadas a los navíos franceses *Saint Tropez* (13 kilogramos

de heroína), en 1947, y a *El Batista* (23 kilogramos), en enero de 1949.

Desde entonces, a pesar de los altos riesgos, el tráfico de heroína era sumamente rentable: la materia prima para producir un kilogramo de heroína costaba 350 dólares, cuyo valor en las calles se multiplicaba por mil. Como en la actualidad, entonces las incautaciones que se lograban hacer a sus trasatlánticos eran minúsculas.

*FRENCH CONNECTION,*  
*MEXICAN CONNECTION*

En los años sesenta se vinculó con la



red de tráfico de heroína Francia-Nueva York a algunos diplomáticos, como el otrora embajador de Guatemala en Bruselas, Mauricio Rosal Bron; el embajador de México en Bolivia, Salvador Pardo Bolland, y algunos franceses, incluido el marsellés Jacques Angelvin, conocido actor y locutor de la televisión gala. Éste metió 52 kilogramos de heroína pura en su Buick, que de El Havre embarcó hacia Nueva York en el *SS United States*, un trasatlántico que tenía la gloria de haber cruzado el océano en 1952 en el tiempo récord de tres días y 10 horas. En aquel viaje el Buick de Angelvin llevaba su propio premio: droga llegada de Líbano

y procesada en Marsella como heroína.



Salvador Pardo Bolland tenía una larga carrera en la diplomacia mexicana. Entre 1932 y 1963 fue embajador en Guatemala, República Dominicana, Uruguay, Suecia, Turquía, Canadá, India y Bolivia. Tras la detención, en 1960, de Rosal Bron, la policía antinarcóticos lo puso bajo la mira, amén de que investigaba los sospechosos viajes que hacía con frecuencia entre Francia y Oriente, concretamente a las regiones de producción de heroína.

El 10 de febrero de 1964 Pardo

Bolland, entonces representante en Bolivia, se registró en un hotel en Cannes con el nombre de Lorenzo Suárez de Mendoza y reservó otra habitación para Juan Carlo Arizti, ministro plenipotenciario de Uruguay. A la mañana siguiente, ambos se encontraron en la estación de tren.

Dos días más tarde, Pardo Bolland salió de su hotel conduciendo un coche en el que viajaban dos conocidos traficantes: Gilbert Coscia y Jean Baptiste Giacobetti, que después se reunieron en el mismo hotel con Arizti.

Luego de dos reuniones por separado —una entre Pardo Bolland, Coscia y Giacobetti, y otra entre Coscia

y Arizti—, el 15 de febrero Arizti viajó en avión de Niza a Montreal con siete piezas de equipaje, cuatro de las cuales —unas bolsas de plástico— le fueron entregadas minutos antes de abordar. Al arribar a su destino, Arizti logró pasar su equipaje, gracias a su pasaporte diplomático, sin inspección alguna. No obstante, le seguían los pasos. Un miembro de la Royal Canadian Mounted Police, que aguardaba en el aeropuerto de Montreal, abrió una de las bolsas que le habían entregado a Arizti en Niza. Dentro de éstas había polvo blanco. Al salir del aeropuerto, sin percatarse de que “traía cola”, Arizti fue directamente a la estación de tren de la ciudad y metió

los bultos en los guardaequipajes públicos. Dos días después, la policía canadiense los abrió, sacó las maletas y echó un vistazo: 62 kilogramos de heroína, de los cuales extrajeron 61 y los sustituyeron con harina; luego embolsaron y pusieron todo en su sitio.

Mientras tanto, también el 15 de febrero, el francés René Bruchon, enviado de Coscia, voló de Ginebra a Nueva York con un pasaporte a nombre de Jean LeRoux. Se instaló en una habitación del hotel Manhattan Americana registrada a “su” nombre. El 16 de febrero Pardo Bolland voló de París a Nueva York y se hospedó en la habitación 1105 del Elysee, donde

reservó una habitación para Arizti con fecha de llegada 18 de febrero. Para entonces, Pardo Bolland y Rene Bruchon estaban bajo la vigilancia de agentes federales antinarcóticos.

Esa noche, Pardo Bolland llegó a la Grand Central Station y entró a la oficina de Western Union, donde escribió un cablegrama dirigido a Carmen López, en Niza, Francia, en el que le daba las gracias por su hospitalidad. Firmó como Lorenzo Suárez, envió el cable y salió. Apenas hubo puesto un pie en la calle, a la misma oficina de Western Union entró un agente antinarcóticos que exigió leer el cable que había enviado “el hombre que

acaba de salir”.

En la fecha programada, Arizti llegó a la estación de tren de Montreal, extrajo la llave alquilada y sacó su equipaje. Abordó un tren y llegó a la Pennsylvania Station, en Nueva York, con sus cuatro maletas. Las metió en un guardarropa y salió con los cuatro controles directamente al Elysee. En el mostrador le dieron la llave de la habitación —la 1102A— que Bolland le había reservado.

Otros con reservaciones en el mismo hotel eran los agentes antinarcóticos. Desde el cuarto contiguo al de los diplomáticos, escuchaban sus conversaciones con equipo de

espionaje. Habían arrancado el ojo de la cerradura de la puerta que compartían ambas habitaciones y plantaron un micrófono en la rendija entre el piso y la puerta.

—Voy a ver al hombre —dijo Arizti.

—Con estos negocios hay que tener mucho cuidado —le respondió Pardo Bolland.

Los diplomáticos salieron hacia el Manhattan Americana, donde preguntaron por “el señor Blanc”. “No hay ningún huésped con ese nombre”, les respondieron. Salieron entonces al Hilton de Saboya, donde recibieron la misma respuesta. Contrariados, acudieron a una oficina de la Western



Union para escribir un segundo cable a Carmen López: “ ‘Primo no se encuentra en la dirección indicada’, Richard Bernard”. Del otro lado del mundo, en Francia, Coscia, la Carmen López destinataria, leía el cable.

En la Gran Manzana, los diplomáticos regresaron al hotel. Discutieron el contratiempo que representaba no hallar a Blanc, que no era otro que LeRoux, o, mejor dicho, Bruchon, pero habían cometido un error. Debían haber buscado al señor LeRoux, no a Blanc. Habían de esperar dos días para “corregir” su error. Entonces Pardo Bolland recibió desde Niza la llamada telefónica del “doctor Gutiérrez”. Se

dirigió entonces al hotel Manhattan Americana y directamente subió a la habitación 4924, en la que se encontró finalmente con René Bruchon; hablaron durante unos minutos y el primero le entregó a éste un juego de llaves, tras de lo cual salieron, uno por uno, de la habitación.

Aquella misma tarde, Pardo Bolland salió al cruce de la 51 y Broadway. Allí dejó caer un juego de llaves en un cesto de basura. Eran las llaves que abrían el equipaje que aguardaba en la paquetería de la Pennsylvania Station. Unos pasos detrás, Bruchon observaba. Momentos después, las recogió.

A la mañana siguiente, el 21 de

febrero, Bruchon y Arizti recibieron llamadas telefónicas en las que les indicaban que salieran de Nueva York de inmediato. Arizti le comunicó la orden a Pardo Bolland y ambos salieron del hotel hacia la oficina de Pan American, donde reservaron boletos para los siguientes vuelos, Arizti a Uruguay y Bolland a Bolivia.

Entre tanto, en el Manhattan Americana Bruchon también apresuraba su salida. Fue a la oficina de la Swiss Air y compró un boleto para el vuelo siguiente a Suiza. Afuera lo esperaban los agentes federales. Aún tenía consigo los comprobantes del equipaje y las llaves que abrían las maletas.

Salvador Pardo Bolland, René Bruchon y Juan Carlo Arizti fueron encontrados culpables por tráfico de narcóticos, luego de un juicio ante la Corte Federal para el Distrito Sur de Nueva York, a cargo del juez John M. Cannella. Bruchon y Pardo Bolland recibieron condenas de 15 y 18 años, respectivamente, y una multa de 20 000 dólares; Arizti, de 10 años de prisión.

Hoy el tráfico de drogas es a la inversa. La droga se trae de Sudamérica a Francia. Muchos de los embarques que salen de puertos de Venezuela también están influidos por los cárteles mexicanos. En años recientes, además de tomar las islas francesas en el Caribe

como centro de transporte, también se usan puertos de Costa de Marfil, debido al comercio marítimo entre este país y Francia.

Pero Francia se emplea también para lavar dinero sucio producto de esas drogas. En años recientes, por ejemplo, al igual que en los vecinos Países Bajos, Bélgica, España, así como también en Panamá, aquí operó esa red de empresas que el mexicano cártel de Sinaloa empleó para lavar dinero mediante el esquema Madoff, con el que captaban dinero de ahorradores para meterlo en el circuito financiero, en el cual lavaba dinero de la venta de drogas.

Las mafias aprovechan cualquier

oportunidad lo mismo para lavar dinero que para colocar sus cargamentos. A los parisinos les encanta colocar flores en sus balcones, en mesitas, en el manubrio de las bicicletas, y la industria de la floricultura colombiana —97% de cuya producción se exporta—, especializada en rosas, tiene este país entre sus mejores clientes. Los franceses pagan hasta 30 euros por una docena de éstas. Cada Día de San Valentín su venta es infalible. En las vísperas del día de los enamorados de 2012 llegaron en 46 cajas de flores 100 000 dosis de cocaína.

# 9

Alemania, la ruta de los

pájaros

Entre el mar del Norte y el Báltico, por las aguas grisáceas y frías de un trecho del río Elba, pequeños y grandes barcos procedentes de Oriente, América y África recorren 115 kilómetros costa adentro hasta el puerto de Hamburgo. Entregarán mercaderías y materias primas; se llevarán autos, juguetes, zapatos, alimentos, muebles, arte, acero, maquinaria, vehículos y todo tipo de cotizados productos alemanes.

La “ciudad libre y hanseática” que nunca duerme es la puerta a Alemania y a una buena parte de Europa. Se trata del segundo puerto de mayor importancia del Viejo Continente —el primero es Rotterdam—, con un volumen de carga



de 130 millones de toneladas anuales; el número nueve en movimiento de contenedores a escala mundial, luego de Singapur, Shanghai, Hong Kong, Shenzhen, Busan, Ningbo, Guangzhou y, desde luego, Rotterdam.

Durante las 24 horas, por sus 320 muelles entran barcos de todo el mundo para descargar, en promedio, alrededor de 3 000 contenedores y cargamentos a granel, desde cepillos dentales, ropa, zapatos deportivos, comida y televisores, hasta materias primas, mientras que en sus bodegas, en una extensión de 7 250 hectáreas, se almacena en contenedores la carga que se embarca cada día. En promedio

reciben, *grosso modo*, 10 000 barcos al año.

Con el Elba de por medio, que nace en Bohemia y desemboca en el mar del Norte, cuyas aguas alimentan los amplios canales navegables de una parte de Hamburgo, la zona portuaria tiene su propia dinámica, con infraestructura y vialidades, náuticas y terrestres, importantes, y un *know how*, organización y tecnología que la colocan en el primer orden de competitividad mundial. Las eficientes actividades portuarias son inherentes a la ciudad, privilegiada por su ubicación geográfica, y los ingresos por ellas constituyen un pilar de su economía.

Pero la eficiencia del puerto no lo hace inmune al tráfico de drogas.

En sus 40 años en la *Zollfahndungsamt* (policía aduanera), Dietmar Schulze ha visto la evolución del tráfico mundial de drogas. Ahora, dice, lo que se trafica en esta zona es, sobre todo, cocaína:

No se puede estimar cuánta droga está pasando, los números son muy variables, pero cuando comencé a trabajar en la policía aduanera, hace 40 años, la mercancía que pasaba era muy poca, y eso se notaba porque los precios de la droga eran muy altos, se disparaban. Ahora las incautaciones no tienen ninguna influencia en el precio, porque los traficantes siempre tienen manera de cubrir ese vacío, y significa que las

drogas también han aumentado. La principal es la cocaína, porque aunque la marihuana y el hachís se consumen también, en el caso de la marihuana, en Alemania muchos consumidores tienen sus propios cultivos.

El tráfico de cocaína por mares y puertos alemanes se realiza de manera ordenada; mafias de distintas regiones del mundo se asocian para ello: unos la producen, otros la transportan, otros más la venden. Se trata de un sistema de producción y comercio bien estructurado. Si la droga llega a los consumidores es porque las organizaciones criminales se han infiltrado en estos puertos. Su estructura es como la de una compañía

transnacional; a pesar de su diversidad, se comportan como un grupo, se conocen, se organizan, se alertan y vigilan sus cargamentos.

## *SCHMUGGEL AUF DER VOGELFLUGLINIE.*

### CONTRABANDO EN LA RUTA DE LOS PÁJAROS

Según informes de la ONU, Europa es el segundo mercado mundial para la cocaína —el primero es Estados Unidos—, donde Hamburgo recibe la que se distribuye a Europa del Norte y del Este. Aquí arriban los grandes cargamentos y desde aquí se reparten en embarcaciones

menores que la llevan por el mar Báltico hacia la ruta balcánica.

La droga debe transbordarse a embarcaciones menores porque los grandes barcos que llegan a Hamburgo no son capaces de entrar en el Báltico, que carece de la profundidad que tiene el Elba (de ahí que los grandes barcos que arriban a Hamburgo funcionen como *nodrizas*). Es un punto medular para las mafias que trafican más allá de ese mar, en los países escandinavos o en los Balcanes.

Del mismo modo, en Hamburgo y en otros puertos de Alemania se reciben y se distribuyen drogas o precursores químicos enviados desde Rusia,

Bielorrusia o China para laboratorios de naciones vecinas, como Países Bajos y Bélgica. China es el mayor productor de los precursores químicos que emplean los narcotraficantes, y el mayor socio comercial de Hamburgo en el transporte de contenedores; por eso las mafias emplean los contenedores para enviar del dragón asiático los precursores químicos para las drogas.

A la ruta más usada por las mafias en esta región le llaman *Vogelfluglinie* (“ruta del pájaro” o “ruta de ave de paso”), en alusión a que los traficantes siguen la misma que las aves migratorias hacia el Ártico, entre Europa central y Escandinavia, y entre Hamburgo y

Copenhague, para contrabandear las drogas de Sudamérica a Países Bajos y de este punto a Alemania; de ahí hacia los países del norte, de Sudamérica a Bélgica y de Bélgica a Hamburgo, o de Sudamérica directamente a Hamburgo y de ahí por la ruta del pájaro. En contrasentido, hachís, opio, anfetaminas del norte de Asia y África y precursores químicos provenientes de China. La legendaria ruta de la seda, vuelta, en el siglo XXI, la de los precursores químicos.

La policía aduanera cuenta con perros entrenados para la detección de estupefacientes ocultos en contenedores, en embarcaciones de turismo y entre los



turistas y su equipaje. Confisca cocaína, opio, heroína, anfetaminas y hachís, pero es insuficiente; las revisiones son aleatorias, y por cada incautación muchos más embarques llegan a su destino. También en esto las mafias van siempre adelante.

Los informes de la Organización Policiaca de la Unión Europea (Europol) y el Observatorio Europeo de las Drogas y las Toxicomanías (OEDT) consideran los puertos alemanes entre los principales de Europa por donde la droga se remite primordialmente en contenedores —como en Bélgica, Francia, Italia, Países Bajos y Reino Unido—. Su redistribución se realiza

vía terrestre o en pequeñas embarcaciones, incluso en yates, como los que veranean en Helgoland, atraídos por los hermosos bancos de arena que bordean las dos pequeñas islas alemanas Hauptinsel y Düne, en el borde sudeste del mar del Norte, hacia Dinamarca. También en una redistribución *hormiga*, por lo que cada vez es más común que viajeros que transitan de Alemania hacia los países escandinavos viajen con cantidades considerables de droga en sus vehículos, e incluso en su equipaje personal, en la ruta de las aves migratorias.

En Alemania, como en Francia y en las costas de Galicia, la droga también

viaja en yates. Hamburgo tiene tradición en la construcción de ese tipo de embarcaciones. Compañías como la Blohm + Voss, que fabrica algunos de los yates más lujosos del mundo, construyen verdaderos palacios flotantes. La Blohm + Voss acepta trabajar bajo condiciones de secrecía. Así ocurrió con *El Eclipse*, un yate de lujo de 170 metros de eslora con dos helipuertos y un minisubmarino que el magnate petrolero Román Arkádievich Abramóvich mandó construir en 2008.

En 2010 el yate fue probado en las cercanías de Finkenwerder, una isla aledaña a Hamburgo. Dejó boquiabiertos a los lugareños, quienes

desde sus porches y sus ventanas divisaban cómo se mecía en el Elba la imponente embarcación. Aseguran haber visto al propio Abramóvich probando su juguete nuevo. Amante del fútbol, los autos de carreras y los barcos de lujo, el dueño del Chelsea Football Club hizo su fortuna como intermediario de inmuebles y empresas quebradas, en el coyotaje para la compraventa de petróleo y en negocios facilitados por el gobierno de Boris Yeltsin.

También el millonario Mohammed bin Rashid Al Maktoum, dueño del Dubai, posee un yate —de 162 metros de eslora, nada más— que la Blohm + Voss construyó originalmente para el

príncipe Jefri Bolkiah.

En esta región los narcotraficantes también tienen gusto por los yates en los cuales también transportan su mercancía, lo mismo que en los navíos turísticos que cruzan hacia los mares escandinavos. Algunos, muy experimentados, suben y bajan de las embarcaciones como cualquier otro turista con la droga oculta en su equipaje. También hay quienes son descuidados, como la pareja de rumanos que pagó un viaje de 10 000 euros y no salió de su camarote ni para tomar el sol, lo que despertó sospechas que llevaron a descubrir que transportaban cocaína. De igual manera, en un lujoso

crucero un pasajero escondió 17 kilogramos de cocaína en la lámpara de su camarote; cuando el navío anclaba en cada puerto, los paseantes bajaban, pero él se quedaba en su estancia, con la mirada fija en la lámpara.

La oferta va aparejada con la demanda. El estudio *La cocaína. Una perspectiva de la Unión Europea en el contexto mundial*, del OEDT y la Europol, identificó desde 2010 a Alemania como uno de los países de la Unión Europea en que el consumo de cocaína, como en Italia, Dinamarca, España y Reino Unido, va ganando terreno.

Como parte de la liga hanseática, la

antigua federación de ciudades y comunidades de comerciantes marítimos del Báltico, Países Bajos, Suecia, Polonia y Rusia, y de la región que hoy comprende Letonia, Estonia y Lituania, que durante siglos controló el comercio en el norte de Europa, Hamburgo tiene tradición portuaria, catapultada desde 1189, cuando el emperador Federico Barbarroja, antes de partir a liderar su última cruzada, otorgó a la ciudad la exoneración de impuestos aduaneros y el derecho de tráfico comercial en el Elba, lo que significó el auge y el desarrollo de la *Speicherstadt*, ciudad de almacenes de la *Hafen City* (ciudad portuaria).

Los majestuosos edificios, con sus construcciones de ladrillo color granate, son vestigios de esa antigua urbe portuaria de almacenes, la *Speicherstadt*, que aún operan, principalmente, para la importación, la exportación y la venta de tapetes de seda, lana, algodón, pelo de camello, kashmir, angora y lino tejidos en Oriente; desde sus amplios ventanales y sus puertas se exhiben las alfombras iraníes embarcadas desde los puertos de Bandar Abbás —en el golfo Pérsico—, el vecino Bandar Jomeini —en el camino entre dicho golfo y el mar Caspio— y el Bandar Torkaman —en el delta del Caspio—, etiquetadas en farsi,



la lengua que antiguamente se usó como el idioma del comercio en parte de Asia, y en inglés, el idioma de los negocios actual. Con materiales tejidos por los herederos de la ciudad de *Las mil y una noches*, entre esos tapetes también se embarca droga.

Recorro los antiquísimos almacenes acompañada de la iraní Rozita Rasoulof, que, junto con su familia, salió huyendo del régimen pagando el costo de la osadía de que su esposo, Mohammad Rasoulof, desvelara en cintas fílmicas prohibidas en Irán y laureadas en Europa la irracional cotidianidad bajo el régimen de Mahmud Ahmadineyad.

Entre el exilio forzado y las entradas

furtivas a Irán, Mohammad filmó su película más difícil como director de cine, la que, estaba seguro, le traería más problemas que *Bé Omid é Didar* (*Good bye*), que en 2011 le ganó aplausos de pie en Cannes y su encarcelamiento en Irán.

En 2013 Mohammad envió al festival de cine su nuevo filme, el más audaz en su trayectoria, una historia que narra los asesinatos, ocurridos entre 1988 y 1998, de más de 80 escritores, traductores, poetas y activistas políticos críticos del régimen islamista a manos de agentes del gobierno, crímenes que se hicieron pasar por accidentes y que incluso ahora son tema tabú en aquel

país. Temeroso de las consecuencias, pero ansioso de que el mundo conociera aquellos crímenes, Mohammad envió al festival la cinta registrada como de director anónimo. Los encargados del festival confundieron el registro, le asignaron a la película el título *Anónimo* y revelaron el nombre del director. Las consecuencias no se hicieron esperar. En la primera oportunidad, el verano siguiente, el gobierno iraní retuvo a Mohammad y confiscó su pasaporte.

En todo caso, ni los regímenes musulmanes en los que el consumo de alcohol y drogas se castiga con cárcel son inmunes al comercio de drogas. Por el contrario, según la ONUDD, Irán —el

viejo imperio de Darío el Grande— es el principal punto de tránsito hacia Occidente para los traficantes de drogas que provienen de Afganistán (donde se produce 90% del opio que se usa para fabricar heroína, según el *Informe mundial de las drogas 2013* de la ONU), Pakistán y Turquía, amén de las que se producen localmente. La ruta comercial marítima y terrestre, de enorme importancia en tiempos antiguos, lo es hoy también para las mafias.

Los barcos son uno de los principales medios de transporte para las armas ilegales que abastecen Occidente (muchas de las cuales van para México y Centroamérica; las

mismas que hacen fuertes a los violentos cárteles y organizaciones criminales mexicanos). De hecho, algunas navieras iraníes están fichadas como transportadoras frecuentes de productos ilegales: armas y drogas que, entre textiles y especias, olorosas a cardamomo y a azafrán, endulzadas con dátiles, viajan en contenedores.

Como expuse antes, los traficantes iraníes han logrado innovaciones sorprendentes en un mundo en que ya nada parecería sorprender: cada uno de los hilos de sus finísimas alfombras pueden contener cantidades de droga que, al mezclarse, se multiplican en pequeñas fortunas, considerando que el

gramo de heroína en Alemania se cotiza en 43 euros, aproximadamente. En 2014 fueron incautadas varias de esas alfombras llegadas a Leipzig, que también se embarcan para Bélgica, Francia, Polonia y otros países europeos.

Lo mismo ocurre con los navíos provenientes de Constantinopla (que en la Antigüedad fuera conocida como la encrucijada marítima del mundo). Los navíos que llegan de Turquía a puertos alemanes transportan —a veces como polizón y frecuentemente con conocimiento pleno— goma de opio, hachís y, sobre todo, heroína, casi siempre en embarques de comida turca.

En sentido contrario, se llevan cocaína.

De vuelta a Hamburgo, sus antiguos edificios se mezclan con los modernos rascacielos y los departamentos de lujo y con las torres de los puentes del Sant Pauli, el popular barrio nocturno, destino de marinos que, ansiosos por romper las abstinencias, se lanzan a la Reeperbahn para comprar caricias y coronar la juerga brindando por el espíritu de Hans Albers en la popular Grosse Freiheit, entre turistas trasnochadores, atareados *dealers*, yonquis nerviosos y visitantes prestos a hurgar en los antros donde The Beatles se dieron a conocer al mundo. En ese tráfigo, en la *Speicherstadt*, un museo

exhibe pequeños trofeos confiscados a los traficantes: cocaína, heroína, hachís, anfetaminas, expuestas en vitrinas tal como se hallaron. Muchas habían sido ocultas de manera ingeniosa, por ejemplo, la cocaína y la heroína —69 kilogramos— como relleno de almendras de Afganistán confeccionadas con una meticulosidad tal que, a simple vista, hace imperceptible la droga dentro de la delgada cubierta de las semillas.

O la cocaína que un traficante escondía dentro de sus palos y sus bolas de golf, intentando pasar inadvertido entre los hombres de negocios de la élite germana. Un escondite bien pensado, de



no ser porque aquel era un crudo invierno: la nieve cubría ciudades, calles y prados, y a nadie se le ocurriría jugar golf en invierno, menos aún ¡con bolas tan blancas como los copos de nieve! Mal tino.

—¿Con estas bolas tan blancas piensa jugar al golf? —le preguntó una policía aduanera. El hombre no supo qué contestar. El desconcierto dibujado en su rostro lo dejó al descubierto. No pudo perfeccionar su *swing* y sus artículos son hoy pieza de museo.

El mismo museo es un edificio histórico: la antigua oficina aduanera (*Kornhausbrücke*). En él se exhiben finas piezas de marfil —como una

majestuosa figura china de tres metros de altura del siglo XI—, junto a espejos de bolsillo, navajas, goteros y cucharitas que se emplean para inhalar cocaína; mariguana en panes, losetas, mosaicos y cerámicas de cocaína y hachís — nepalesa, libanés amarillo, afgano negro —, heroína en caramelos, *crack* en cajas de galletas, anfetaminas en ejemplares de *Caperucita Roja* en polaco. No sólo hay droga en el museo, también calzado y ropa “Niki”, Puma y Adidas — falsificada—, perfumes “Chanael”, bolsas Vuitton, gafas de sol, cinturones, juguetes.

El puerto de Hamburgo es el que registra más incautaciones de productos

pirata —zapatos deportivos, textiles—; las marcas Tommy, Polo, Armani, Adidas, Puma y Nike son las más proclives a la falsificación. La mayoría se manufactura en China y se transporta en los cargueros que cubren la ruta entre Hamburgo y el coloso asiático. Mucha de esa mercancía también tiene como destino final México, uno de los países donde hay mayor comercialización de piratería, la cual ingresa por puertos como Manzanillo y Lázaro Cárdenas.

El museo, único de su tipo en el mundo, cuenta la peculiar tradición del contrabando en esta zona de Europa, los distintos modos de contrabando desarrollados desde la Edad Media,

cuando ya existían controles aduaneros estrictos. Por ejemplo, si un comerciante quería transportar sus productos a lo largo del Rin —1 250 kilómetros desde el lago del Boden hasta la desembocadura en el mar del Norte (llamado en tiempos antiguos *Oceanus Germánicus*)— tenía que pasar por 40 aduanas.

El contrabando es tan viejo que en esos tiempos, cuando la sal era tan cotizada como es hoy la cocaína, para librar las aduanas náuticas los contrabandistas sacaban las embarcaciones del agua, les colocaban troncos debajo y las deslizaban de un lado a otro. En tiempos de guerra el

contrabando no iba en barcos sino entre las ropas de los viajeros. No se trataba de droga, sino de alimentos básicos, que durante los conflictos bélicos y las hambrunas se cotizaban como oro. No era raro encontrar conejos o gansos entre las piernas o las axilas de los “contrabandistas”.

Después de la Primera Guerra Mundial, el contrabando en las fronteras representó el mayor problema. La razón principal fue la pobreza general que produjo la hiperinflación monetaria, provocada su vez por los pagos de reparación impuestos por otros países. Esto sobrepasó los límites a tal grado que provincias y ciudades se vieron en

la necesidad de imprimir *notgeld*, dinero de emergencia. Curiosamente, en algunos de esos billetes —que valían 50 y 75 *pfennings*— se contaba, a manera de cómic, la historia de contrabandistas célebres. Después de la introducción del *rentenmark*, en 1923, el valor fue de un billón de viejos marcos por un nuevo *rentenmark*.

La economía y las operaciones monetarias se habían desmoronado. Muchos trataron de mantenerse a flote con el contrabando. Productos agropecuarios como la mantequilla, el huevo, las salchichas y el queso frecuentemente fueron descubiertos bajo la ropa de los viajeros que iban de este

a oeste. Pantalones, delantales, chamarras y otras prendas fueron confeccionadas especialmente para esconder productos de contrabando a Berlín del oeste, como ahora utilizan los *burreros*, las *mulas* o los transportadores de cocaína y hachís.

Los años de guerra en Alemania tuvieron gran influencia en el contrabando. Debido al derrumbe de la economía y el abasto, los alimentos se racionaron y podían intercambiarse, casi exclusivamente, por otros productos alimenticios. Se desarrolló entonces un floreciente mercado negro entre la población y con los aliados. En el este de Berlín, por ejemplo, se conseguía de

los soldados rusos alimentos o dinero, a cambio de objetos de valor, como joyería o relojes.

Luego el contrabando de cigarros se volvió el reto principal de Europa. Se escondía en grandes toneles en los barcos. Incluso las tripulaciones los ocultaban en el cuerpo o aun en prótesis: un marino escondía en su pierna de palo los Lucky Strike que contrabandeaba. Hoy esa pierna, con todo y cigarros, puede verse en el museo del contrabando.

En la actualidad, en Alemania se trafica droga. Se hace de manera *hormiga*: en envíos postales, aprovechando la eficiencia del servicio,



y en paquetes de compras por internet, gracias a la alta incidencia de ventas por este medio en el país: una bolsa de caramelos enviados por paquetería en realidad puede ser cocaína, mariguana o bolas de hachís; un supuesto perfume podría ser heroína, y las galletas, de cocaína. No son pocas las ocasiones en las que Bruno, el perro estrella del servicio de aduanas alemán, ha descubierto que los caramelos contienen algo más que azúcar y colorantes. “Bruno huele hasta dos millones de veces mejor que los humanos”, dice Alexander Forschner, su controlador, mientras el astuto labrador olfatea empaques de chocolate, té y café. El

olfato de Bruno aun percibe los 330 gramos de hachís que halló en un empaque postal en una bolsa de caramelos enviada desde España.

Bruno es un azote para los narcotraficantes. En marzo de 2012 descubrió unos sobres enviados por correo desde Suiza cargados con cocaína; también ha hallado cargamentos de hachís y cocaína enviados desde España, Portugal, Francia y Suiza en juguetes, en bolsas de café y aun en el vehículo de un equipo de futbol profesional lituano: el director técnico, implicado en el tráfico, incluso viajaba con droga en el doble fondo de su maleta.

En años recientes, Hamburgo ha dejado de ser sólo zona de paso y se ha convertido en destino, es decir, para abastecer el mercado local. A este puerto y a los de Bremen y Kiel llegan, en contenedores trasatlánticos, cocaína, heroína, hachís, marihuana, anfetaminas, metanfetaminas, cristal, opio, LSD y también khat. Esta última droga se ha vuelto popular en Alemania y se trafica desde Yemen, Etiopía, Somalia y otros países árabes vecinos de África.

La hoja de khat —del árbol del mismo nombre, nativo de África— es una droga masticable que tiene potentes cualidades psicoestimulantes debido a sus dos principales activos: khatina y

khatinona, derivados de la fenetilamina y emparentados químicamente con las anfetaminas. Por su bajo precio, su consumo en Alemania es creciente, y también en Reino Unido, donde es legal. Los traficantes cada vez mueven más cargamentos de esta droga, especie de anfetamina natural, cuyos efectos son similares a los de la cocaína.

Así como los puertos alemanes se han vuelto puntos de destino de los cargamentos de cocaína, el país se ha transformado en asiento de redes de traficantes. En 2013, por ejemplo, la *Landeskriminalamt* (policía criminal) fue tras una red de dominicanos que traficaban cocaína en Alemania y

España. La primera pista fue un envío de dinero a Santo Domingo: era el pago del cargamento. Uno de los traficantes vivía en Landshut, Alemania, y su socio en Barcelona. Varios policías de Baden-Württemberg, cuya capital es Stuttgart, viajaron en distintas ocasiones a España para identificar a los narcotraficantes. La colaboración dio frutos y se consiguió localizar a los principales responsables, quienes residían en Madrid. Algunos eran los encargados de adquirir la sustancia estupefaciente en República Dominicana y gestionar el transporte hasta el continente europeo.

LA MAFIA SILENCIOSA

Johannes von Dohnanyi, un prestigiado periodista y escritor alemán, asegura que la mafia prolifera en Alemania ante la ingenuidad de sus compatriotas, quienes, a diferencia de lo que ocurre en otras regiones del mundo, “no conocen el gen de la mafia”. En efecto, frente a realidades como la de Italia, los alemanes se sentían inmunes, hasta que, en agosto de 2007, una masacre ocurrida en una pizzería en Duisburgo los despertó a la realidad.

Se dispararon más de 70 balas, y los seis muertos habidos fueron identificados como miembros del clan Vottari-Romeo-Pelle. La ejecución la habría ordenado la *'Ndrangheta* para

vengar la muerte de María Strangio, esposa del jefe del clan de los Strangio-Nirta, el cual se había asentado en Duisburgo desde hacía unos 20 años. Este grupo también comenzó a operar en otras zonas de Alemania.

En su libro *Alemania, un país de la mafia*, el periodista Jürgen Roth dice que, como una sucursal de la italiana, la mafia opera en Alemania desde hace tiempo, teniendo como asiento la antigua República Democrática Alemana (RDA). Señala restaurantes italianos como propiedades de miembros de la *Cosa Nostra*, así como negocios inmobiliarios, de la construcción y de automóviles en Alemania del Este como

posesiones de los clanes *'Ndrangheta* de Calabria, *Cosa Nostra* de Sicilia y la *Camorra*.

La caída del muro de Berlín fue el momento en que la mafia italiana proyectó aprovechar la sobreoferta de inmuebles y terrenos para invertir el dinero del tráfico y la venta de droga, la extorsión y la prostitución forzada. Compraron viviendas, hoteles y aun complejos vacacionales de la costa del Báltico.

Entrevistado por el diario *Express*, el ex jefe Giorgio Basile afirmó que la organización calabresa *'Ndrangheta* tiene una fuerte presencia en Alemania. Él mismo se crió en este país. Informes



de los servicios secretos alemanes confirman la fuerte presencia de la mafia italiana en el antiguo territorio de la RDA.

Las mafias italianas, asociadas a las sudamericanas y a las mexicanas, son dueñas de muchos de los cargamentos de droga que se transportan por los puertos alemanes, que también usan las poderosas mafias de Europa del Este, como la organización de serbios que en abril de 2011 recibió un cargamento de 320 kilogramos de coca, con un valor de 16 millones de euros, enviado desde Bolivia y etiquetado en el contenedor como “muebles de madera”: efectivamente, contenía muebles, pero

de madera rellena de droga. Debía llegar a Montenegro, Serbia, pero los policías aduaneros lo escogieron en una revisión al azar. Los servicios de inteligencia ubicaron en Montenegro a dos de los traficantes que lo recibirían, un serbio y un holandés.

En Alemania también hay disputas entre las mafias que operan el contrabando náutico de droga. Una guerra no tan evidente ni sangrienta — pero sí con muertos incluidos— viven las mafias criminales en Hamburgo y en los vecinos puertos de Países Bajos, generada porque ha habido incautaciones de droga pero las organizaciones suponen *tumbes* de

organizaciones contrarias. “Aquí las peleas entre mafias no son tan violentas como en América, pero la sangre también corre”, explica Dietmar Schulze.

## ARTE Y COCAÍNA DESDE EL CARIBE

Alemania y Francia se caracterizan por el lugar privilegiado que dan al arte. Su floreciente mercado hace que en ambos países la gente invierta en ese mercado adquiriendo obras en otras partes del mundo o en las frecuentes subastas que se organizan en ambos países, lo cual también ha sido aprovechado por los

traficantes. En agosto de 2012, en una pintura comprada por una pareja de hamburgueses, viajaban 240 gramos de cocaína, una cantidad pequeña, ciertamente, pero que valía 20 000 euros. Se las habían remitido desde la caribeña Isla de Saint-Martin y la pareja la vendería al menudeo.

Otro grupo usaba yates para transportar cocaína y otras drogas entre puertos de Alemania, España y Portugal. Llevaba cocaína de Sudamérica y hachís de Marruecos, que se descargaban en puertos de Alemania y se remitían en lotes menores a zonas de Hamburgo, Schleswig-Holstein, Mecklemburgo-Pomerania Occidental, donde también

tenían cultivos de marihuana.

Las redes operan también con prestanombres y encubren el tráfico de drogas con compañías “legales”. Se ha identificado, por ejemplo, que en la isla de Fehrman, en el Báltico, entre la bahía de Kiel y el golfo de Mecklemburgo, se instalaron negocios utilizados por las mafias para transportar droga entre los puertos de Kiel, Hamburgo y Lübeck.

Igual que en Hamburgo, las redes mafiosas tienen presencia en la región de Kiel —durante la Segunda Guerra Mundial, el puerto principal de abastecimiento de combustible—, a orillas del Báltico, donde se hallan los astilleros más importantes del país y que

también alberga una de las principales bases navales alemanas.

Una de esas redes operaba, con fachadas comerciales, depósitos para almacenar droga proveniente de Sudamérica con destino a puertos de Alemania (Hamburgo, Lübeck y Bremen), España y Portugal, y la isla Fehrman —base de embarcaciones—, aunque para sus negocios viajaban por todo el mundo en yates con base en puertos de Alemania y España. Le vendían también a portugueses y a británicos.

Sólo si se acepta la idea de que los alemanes no conocen el gen de la mafia se explican intentos que, de tan

absurdos, han quedado al descubierto; por ejemplo, cuando se usó como fachada la importación de un cargamento de bananas de Groenlandia, una isla cubierta de hielo donde una plantación de estos frutos es impensable. Por si fuera poco, la importadora era una firma de electrónicos.

Los traficantes han llegado a olvidar dónde quedó oculta la droga: cajas de bananas rellenas de cocaína han llegado a populares supermercados. No es infrecuente que eso ocurra en Alemania. Un caso donde se halló cocaína en grandes cantidades ocurrió en las tiendas Aldi, el consorcio de supermercados más grande del país. En

los almacenes de Berlín y Brandenburgo se descubrieron 140 kilogramos de cocaína, valuados en seis millones de euros, dentro de cajas de bananas exportadas de Colombia y desembarcadas en Hamburgo.

Como se ha visto, las frutas, por su alta demanda, ofrecen un buen escondite para la droga que se remite a Europa; a pesar de que son altamente proclives a la revisión, las mafias las utilizan cada vez con más frecuencia. “En los recientes años se ha multiplicado mucho el tráfico de droga en contenedores cargados con todo tipo de fruta que llega de América, y es tanta que en cualquiera de esos contenedores puede ir la droga,



como se lleva también a Países Bajos y a Bélgica”, dice Dietmar Schulze. “Hemos tenido peces gordos, echamos la red, investigamos y capturamos a unos cuantos, pero sabemos que, encima, siempre está un pez más gordo, y está donde menos se imagina.”

La eficiencia en el tráfico de drogas vía marítima, explica Schulze, radica en que

las organizaciones criminales han sabido adaptarse a los tiempos: ahora funcionan como grandes compañías, operan con estructuras perfectamente organizadas, están interconectadas, y en ese organigrama, cada uno tiene una función, entonces no podría hablarse de que un solo grupo controla el

tráfico de drogas, sino que son grandes asociaciones, y utilizan para ello compañías formales, pero muchas veces en esos cargamentos no significa que siempre la naviera esté implicada; muchas veces se detiene a capitanes porque se halló en el barco un cargamento de droga sin que siquiera él supiera lo que llevaba allí.

A veces entre los cargueros se ocultan los propios traficantes que deberán entregar esa carga. Por ejemplo, en el *Tasman Mermaid*, un carguero liberiano que en noviembre de 2011 zarpó de Ecuador hacia Hamburgo, se embarcaron los traficantes junto a las bananas y su cocaína. Los polizones — un colombiano de 40 años de edad y un

ecuatoriano de 34— entregarían 200 kilogramos de cocaína pura, valuados en 12 millones de euros, que en la venta al menudeo se multiplicarían por cinco. Luis y Fredy, los traficantes, fueron descubiertos porque no soportaron el frío del lugar en que se escondieron: las bananas se mantienen en congelación para que no maduren.

En el caso del *Tasman Mermaid*, el barco ya había llegado a Hamburgo, y fue en este puerto cuando, al momento de la descarga, entre los contenedores se descubrió un saco de dormir y varios objetos personales. Éstas eran señales que hacían sospechar que había polizones en el barco. Mandaron llamar

a *Die Schwarze Gang*, de la oficina principal de la aduana de Hamburgo, y entonces, en un área cercana de ese cuarto de carga, encontraron en un escondite lazos, boyas, un navegador GPS, un celular, provisiones, agua, sacos para dormir y ocho costales marinos con los 200 kilogramos de cocaína.

Los traficantes debían arrojar la cocaína, con envoltura a prueba de agua y con ayuda de lazos y boyas, en las costas de Europa. Para eso tenían los GPS con la posición del barco, desde donde les indicarían dónde arrojarla. Ésta es otra de las maneras que se emplea para entregar la droga: una vez lanzada en el agua, la droga queda

flotando con las boyas y entonces lanchas rápidas se acercan a recoger los paquetes.

## LOS NARCOLABORATORIOS LLEGARON A ALEMANIA

En años recientes, en que los puertos alemanes se volvieron lugares no sólo de paso, sino destino de cargamentos de droga, también comenzaron a instalarse los primeros narcolaboratorios. Por ejemplo, en Karlsbad, municipio de Karlsruhe, en Baden-Wurtemberg, un grupo instaló un laboratorio de *ice* (clorhidrato de metanfetamina, cristales

transparentes parecidos al hielo que se inhala fumándolo) en un lugar poco común: una pista de patinaje. El salón *vip* del antiguo estadio de hielo — situado al norte de la Selva Negra, 13 kilómetros al sureste de Karlsruhe y 15 kilómetros al occidente de Pforzheim— había sido convertido en una *fármacococina*. En promedio, el narcolaboratorio producía 10 kilogramos de *ice* diariamente. La droga era en su mayoría para el mercado alemán y de países vecinos del este, como la República Checa.

En Rostock, adonde llega en barco una parte de la producción de marihuana que ahora se cultiva con éxito en Países

Bajos, un astuto empresario del ramo agrícola neerlandés desarrollaba un ambicioso proyecto agrícola: extensos cultivos de mariguana. Para ello envió un cargamento de 1 625 plantas, que guardó en su almacén del pequeño pueblo de Mecklenburg Marsh mientras se preparaba la tierra para trasplantarlas.

También ahora los cargamentos de cocaína pura se cortan, mezclan y refinan en Alemania para multiplicar la droga.

## LA TAZA DE CAFÉ

“La cocaína es la taza de café de los americanos.” La frase se hizo popular en 1993, año de estreno de la película *Blood in, Blood out*, la trama de Taylor Hackford que alude al tráfico de cocaína controlado desde las prisiones de Estados Unidos que a las mafias le generaban ganancias millonarias y a los estadounidenses les colocaba la coca en la mesa del desayuno.

En Alemania la frase se ha hecho literal: los traficantes comenzaron a enviar cocaína entre los granos de café sudamericano. En febrero de 2013, en Colonia y en Bonn se descubrió uno de esos cargamentos. El café estaba más caliente que nunca: los granos,



ligeramente rayados, con trazas de cocaína. La potencia de la droga era suficiente para dar a beber una taza de café a un elefante y ponerlo a danzar.

Ese método lo emplean con frecuencia los traficantes que envían cocaína a Suiza vía Basilea, al noreste del país, sobre los afluentes del río Rin, el más largo de Alemania —tiene 1 320 kilómetros de longitud, 833 de los cuales son navegables— que atraviesa ciudades como Colonia, donde se conservan vestigios de cuando fuera una colonia romana dedicada a Agripina, madre de Nerón y esposa del emperador Claudio, también famosa porque en su catedral gótica se guardan las reliquias

de los Tres Sabios, o Tres Reyes Magos, de la cristiandad. Esa misma Colonia fue identificada por la ONU en su reporte mundial sobre el consumo drogas correspondiente a 2007 como una de las 23 ciudades con mayor consumo de cocaína por habitante —listado que lideró la estadounidense ciudad de Nueva York y que incluyó otras urbes alemanas, como Utrecht, Mannheim, Munich, Dusseldorf, Ingolstadt, Nuremberg y Fráncfort— y Alemania como el cuarto mercado europeo para la cocaína.

En 2013 hubo un escándalo por las trazas de carne de caballo descubiertas en lasañas y otros cárnicos distribuidos

por importantes cadenas de supermercados en Alemania, Dinamarca y Noruega. Otro tipo de cargamentos se transportaban también en cárnicos, en su mayoría en pollos y pescados congelados: cocaína, hachís, marihuana y heroína, por una banda que traficaba entre Hanover, Baja Sajonia, Málaga, España, Noruega e Inglaterra.

Otros la traficaban en cargamentos de carne para *donner kebab*, tan populares en Alemania. Una red más, en la que participaban alemanes, italianos y turcos, traficaba cocaína de Sudamérica en cargamentos de metal. El tráfico lo facilitaba el hecho de que ellos mismos —cuya imagen pública era de

empresarios honorables— operaban una compañía de contenedores en Hamburgo. Otra organización recibía por Hamburgo los cargamentos de cocaína, cuyo transporte coordinaba un dominicano apoyado por alemanes, bosnios y algunos compatriotas. Hamburgo era su base, desde la cual giraba el dinero para que los socios colombianos le embarcaran el narcótico.

## EL AZOTE DE LAS MAFIAS

En el ámbito náutico al grupo de élite de la policía aduanera lo llaman *Die Schwarze Gang* (La Banda Negra)

porque visten overoles negros y cuando emergen de los cuartos de máquinas de los barcos su uniforme, al igual que su piel, son tan negros como los de los viejos limpiadores de chimeneas. Sus miembros son los encargados de buscar drogas y cualquier tipo de cargas ilegales en las embarcaciones. Hurgan palmo a palmo en cada rincón de los navíos. Si un barco transporta droga y le toca una revisión de La Banda Negra, los traficantes pueden dar por perdida su carga. Por eso se les conoce también como *el azote de los narcos*.

Los integrantes de La Banda Negra —43 hombres y una mujer— son persistentes. Si sospechan que un barco

porta droga, buscarán hasta encontrarla. Lo revisarán por dentro y por fuera, por arriba y por abajo. Desde el episodio del *Layón*, la policía alemana determinó que también era necesario registrar las embarcaciones por debajo. Ésta es la parte más complicada de revisar, para lo cual contratan buzos expertos. Pero la mafia —insisto sobre esto— va siempre adelante: también se asiste de buzos profesionales, quienes viajan en lanchas, siguen al barco y en la primera oportunidad retiran las redes y recogen la droga. Un trabajo increíblemente coordinado.

Las revisiones de La Banda Negra pueden durar aun hasta dos días, tiempo

máximo permitido para mantener un barco en revisión. A veces, a partir de sus detecciones, los servicios de inteligencia extienden sus propias investigaciones para desarticular redes internacionales de tráfico de drogas, un método de indagación que incluye escuchas telefónicas en varios países, espionaje en departamentos y cuartos de hotel y en correos electrónicos, y observación y seguimiento de sospechosos.

Para La Banda Negra hay barcos etiquetados como “sospechosos”, generalmente los bananeros que llegan de Centro y Sudamérica, pero también los que vienen de Rotterdam. En éstos

hay alta incidencia de tráfico de cocaína, aunque les resulta imposible revisar todos. También tienen barcos “fichados”, por ejemplo, el *Pacific Reefer*, en el que de manera recurrente se encontraron cargamentos de droga y que cubre una ruta directa de puertos colombianos a Hamburgo.

Pero no basta con fichar los barcos. En el caso del *Pacific Reefer*, el problema mayor para la policía alemana era saber qué autoridades aduaneras del antioqueño puerto de Turbo, en Colombia, estaban coludidas con los traficantes. Cuando comenzó a indagar la red de complicidades, hubo entre los agentes de Turbo quienes quisieron



cooperar con la indagatoria: pocos días después, amanecieron durmiendo con peces, con un tiro de gracia en la frente. Desde entonces, las autoridades alemanas dejaron de recibir la colaboración de sus pares colombianos. Allá, en el Pacífico colombiano, los policías que no están en la nómina de los narcotraficantes pueden aparecer con *pies de cemento*.

La Banda Negra, grupo ideado por el policía Volker Bierman, coadyuva con el grupo Ralfh —como se le denomina al trabajo conjunto en el ámbito aduanero en los puertos de Rotterdam, Amberes (Antwerpen, en su original flamenco), El Havre, Felixstowe y

Hamburgo— en sus investigaciones. En todos esos puertos hay bandas negras que se comparten información sobre los traficantes de drogas que operan en los mares de Europa. En esas indagatorias se incluyen los puertos de los países escandinavos, además de los de Bilbao, Leixoes y Szczecin, este último, un importante puerto y astillero de Polonia, situado a orillas del río Oder, al sur de la bahía de Szczecin.

Dicen que no pagan a informantes, como hacen otras policías. Es difícil comprobarlo, pues el Ralfh opera como una logia, una dura secta que ha sido un dolor de cabeza para los traficantes. Pero nunca es suficiente. Se estima que

tan sólo los cárteles colombianos (cada vez más asociados con narcotraficantes mexicanos) trafican en el mundo unas 1 000 toneladas de cocaína por año. Casi la mitad llega a Europa, entra por los centenares de puertos o por cualquier punto de sus 35 000 kilómetros de costas. Se estima que 10% ingresa por los mares y puertos de este país.

Como ya dije, la cocaína se ha vuelto una droga de consumo cotidiano en Alemania. En 2005 se realizó un estudio para medirlo a través de los residuos que en la orina desfogan en los afluentes del importante río Rin. Con el promedio de los residuos de cocaína encontrados se estimó un consumo anual

promedio de 27 toneladas de cocaína, sólo en las regiones por las que cruza el Rin.

El gen que los alemanes desconocían los ha agujoneado profundamente en años recientes. A finales de octubre de 2013 la policía reconoció que uno de sus agentes, un hamburgués de 35 años de edad, colaboraba con narcotraficantes que introducían cocaína sudamericana por Hamburgo. Los embarques llegaban en navíos desde Santa Cruz, Bolivia, y Guayaquil, Ecuador. Su participación consistió en introducir por el puerto, mínimamente, 416 kilogramos de cocaína, valuada en 40 millones de euros, por lo menos entre

agosto de 2009 y noviembre de 2012.

En febrero de 2014 se hacía público que en Baviera un comisario de la división antidrogas de la policía guardaba en su casillero 1.5 kilogramos de cocaína. La región es una de las de alta influencia y operación de la *'Ndrangheta* calabresa, organización criminal que, también asociada con los cárteles mexicanos, trae cocaína a Europa.

Cáusticamente, la eficiente y boyante industria marítima, que es uno de los pilares de la economía de este país, también es la boya gracias a la cual los traficantes mantienen a flote sus redes de tráfico de drogas. El Instituto

Internacional de Investigación para la Paz de Estocolmo (SIPRI, por sus siglas en inglés, Stockholm International Peace Research Institute) documentó en una investigación difundida en enero de 2012 que la mayoría de los buques involucrados en el tráfico de armas y drogas tiene su base en los países más ricos. Puso a la cabeza las líneas navieras comerciales con sede en Alemania, seguidas de Grecia, Estados Unidos, Corea del Norte, Panamá, Irán, Noruega, Rusia, Belice, Países Bajos, Dinamarca y Japón.

“Esto no significa que los propietarios de buques, o incluso los capitanes, sepan lo que están llevando.

Sin embargo, es relativamente fácil para los traficantes ocultar armas y drogas en los cargamentos legítimos”, dice Hugh Griffiths, coautor del informe.

Los métodos utilizados por las redes de tráfico de armas en respuesta a los embargos de armas de la ONU contra Irán y Corea del Norte fueron iniciados por los traficantes de drogas en las décadas recientes para evadir la detección. Estos métodos incluyen ocultar la mercancía en contenedores sellados que pretenden llevar objetos legítimos, el envío de las mercancías en barcos de propiedad extranjera que participan en el comercio legítimo y el uso de rutas más largas para dificultar

las operaciones de vigilancia. Griffiths añade:

El uso de contenedores ha revolucionado el comercio internacional y también proporciona cobertura ideal para los traficantes. Así que muchos contenedores de transporte pasan a través de los puertos del mundo cada día y sólo una fracción puede ser inspeccionada. Los armadores e incluso funcionarios de aduanas a menudo sólo tienen que confiar en que lo que hay dentro del contenedor es lo que dice en los documentos de carga.

El informe también muestra que en los casos en que los armadores, los operadores y los capitanes parecen haber estado directamente involucrados



en el intento de tráfico, los barcos tienden a ser mayores y navegan con banderas de conveniencia.<sup>1</sup>

# 10

Dos rutas: *el triángulo*

## LA RUTA DEL *TRIÁNGULO DEL DIABLO*

En el crepúsculo, la cubierta del carguero *MV Andrea* se llena de un vaho tenebroso. Viajo por el mar Báltico, la principal vía marítima de tráfico de drogas para el mercado de los países que éste baña y de Europa del este. Hace cabotaje entre Reino Unido, la península de Escandinavia, el golfo de Botnia y otras regiones del Báltico, las aguas del *triángulo del diablo*, con peligros que el capitán de este barco mediano, ágil y potente, viejo lobo de mar, de piel curtida y espesas barbas rubias, fuerte como un toro, fumador de pipa y bebedor de café, sabe conjurar.

El Báltico es una extensión marítima de 432 800 kilómetros cuadrados que incluye dos grandes golfos: el de Finlandia y el ya citado de Botnia, entre las costas occidental de Finlandia y oriental de Suecia, en la que hay más de 200 puertos: infraestructuras ordenadas, cabotaje bien organizado, muelles, diques, dársenas, escolleras, bodegas, patios, grúas y edificios pulcramente pintados, todo orden y limpieza, gran contraste con los bulliciosos puertos caribeños. Organizados, ciertamente, pero tampoco infranqueables para el tráfico de droga. En uno de ellos, el de Estocolmo, principal puerto de arribo de cargas para los países bálticos, atracará

finalmente este navío.

El *MV Andrea* viaja día y noche. La madrugada es tan brumosa que parece surcar nubes. La ventisca gélida que se cuele por las escotillas anuncia la proximidad de un invierno prematuro, no obstante lo cual el sol se muestra benigno. En la aurora se alcanzan a ver, todavía lejanas, las cúpulas de las iglesias de los pueblos nórdicos, y, más cerca, las playas, con sus camastros y sus sombrillas, que pronto se guardarán hasta la primavera siguiente, cuando de nuevo abran los hoteles y lleguen cruceros y transbordadores llenos de turistas, confundidos entre *dealers* de marihuana, opiáceos, anfetaminas,

heroína y cocaína todavía de escalas menores —respecto de Europa, los países nórdicos no tienen gran consumo —, aunque, sobre todo esta última droga, van ganando terreno: el atractivo para los traficantes de drogas es que estos países gozan de los mejores niveles de vida y los mayores ingresos del mundo y representan, por lo tanto, buenos y abundantes posibles consumidores. La droga que viaja por el Báltico a bordo de embarcaciones llega, principalmente, en contenedores provenientes de Sudamérica, concretamente en barcos que viajan a través del Amazonas, y por el Atlántico cruzan el mar del Norte y arriban a

través de los estrechos de Kattegat y Skagerrak, exactamente la misma ruta que abastece a los países de Europa del este, e incluso a los balcánicos (adonde los cargamentos también llegan por el Adriático), donde el consumo es mayor.

A medida que avanza la mañana, la neblina se desvanece y es posible ver con nitidez las dunas, los matorrales que crecen entre la arena calcárea, las gaviotas sobre las enormes piedras calizas donde las olas rompen ruidosamente y, en lo más alto, los faros, sólidas estructuras de color rojo y blanco que guían a los barcos y alertan a los pueblos costeros.

En el lejano Pharos, aquel faro

erigido en el Nilo fue estratégico para una de las rutas cruciales, desembocadura y conexión directa con el Mediterráneo; aquí en el Báltico, mar de aguas extremas, “aguas del diablo”, los faros son vitales para librar *icebergs* y gélidos torrenciales.



El Báltico exige respeto y, para cruzarlo, maestría. Su baja concentración de sal genera una congelación rápida. En algunas zonas, las más cercanas al mar del Norte, el agua se mantiene helada durante más de la mitad del año. En invierno, son altas



las posibilidades de que un barco encalle por causa del hielo. Los cargueros cruzan con precaución extrema, los transbordadores, con tiento, y para los veleros la zona está prácticamente vedada. En el solo invierno de 2010 medio centenar de barcos encallaron en sus hielos, dos de ellos, los transbordadores *Amorella* y *Finfellow*, con más de 1 500 pasajeros a bordo, al igual que los de la Viking Line, que transporta pasajeros entre Suecia y Finlandia.

En este mar, que los alemanes llaman *Ostsee* (mar del Este), los daneses Østersøen, los suecos Östersjön, los finlandeses *Itämeri*, los

polacos *morze Bałtyckie*, los letones *Baltijas jūūra*, los lituanos *Baltijos jūūra*, los estonios *Läänemeri* y los rusos Балтийское море, o *Baltiskoie more*, han ocurrido grandes catástrofes, como el hundimiento del *Wilhelm Gustloff*, entre la bahía de Danzig y la isla danesa de Bornholm Stolpmünde, el 30 de enero de 1945. Casi 10 000 refugiados de guerra que zarparon de la polaca Gdynia hacia Kiel no alcanzaron a ver tierra de nuevo: los soviéticos les dispararon tres torpedos el mismo día en que Hitler transmitió a los alemanes su último discurso radiado.

Antes de la guerra, el *Wilhelm Gustloff* era un lujoso crucero

avituallado para 1 880 pasajeros y tripulación; en 1939, en plena vorágine de la guerra, fue convertido en buque hospital, y luego, en residencia de entrenamiento de las filas de expertos en guerra submarina.

Por Heinz Schön, sobrecargo del barco, se supo que, al momento de ser bombardeado, la tripulación era de 173 personas, más 918 oficiales, suboficiales y marinos de una división de guerra antisubmarina, 373 mujeres del Cuerpo Femenino Auxiliar de la Kriegsmarine, 162 soldados heridos y 8 956 civiles, de los cuales casi la mitad: 4 000, eran niños: un total de 10 582 personas, de la cuales murieron 9 343.



Desde la boardilla del *MV Andrea*, entre el nuboso cielo, se ven los modernos molinos de viento que invaden mares y costas de Dinamarca, Finlandia, Noruega y Suecia. Irónicamente, la energía limpia ensució los paisajes de zonas marinas que hasta hace unos años habían permanecido imperturbables. Asimismo, la limpidez que exhibe el mar es, en algunas zonas, sólo un espejismo: su fondo es sepulcro de miles de toneladas de armas químicas y despojos de la Segunda Guerra Mundial.

Conforme el día avanza, el viento sopla de nuevo frenéticamente y cala

más hondo; zumban sus ráfagas, a lo que, salvo yo, los viajeros parecen habituados. Ambientada ya la vista a las marinas bálticas, armoniosa composición de cielo azul grisáceo, dunas, olas, *icebergs*, costas, arena blanca, piedras calizas, aparejos y almadías, la conversación con los tripulantes versa sobre cuántas vidas han cobrado estas aguas, de cuántas almas son sepultura, cuántas osamentas yacen allí debajo, carne que se hizo putrefacta entre sulas, merluzas, gobios y salmones...

El Báltico ha sido testigo de incontables naufragios. El 27 de septiembre de 1994, rumbo a

Estocolmo, se hundió el transbordador *Estonia*; murieron 852 de sus 989 personas a bordo. Había partido de Tallín, capital de Estonia, en medio de un torrencial. Seis horas después envió el *mayday*, el código de emergencia máxima, pero lo hizo demasiado tarde: a los 28 minutos, este mar se tragó la embarcación de 150 metros.

Los hundimientos del *Wilhelm Gustloff* y el *Estonia* son dos de los más trágicos acontecimientos registrados en los anales del mundo marítimo, junto a los cuales se encuentra la colisión entre el también transbordador *Doña Paz* y el petrolero *Vector*, ocurrida en diciembre de 1987 en el mar de Sibuyan, rumbo a

Manila, en la que murieron 4 300 personas, al arder los 8 800 barriles de petróleo que cargaba el segundo. También de gran magnitud fue el naufragio, en 1916, del buque español *Príncipe de Asturias* en las costas de Brasil, que dejó 440 muertos, así como el hundimiento del *Titanic* en 1912, en el que murieron 1 512 personas. Igual que el hundimiento del transbordador *Sewol*, en abril de 2014, en Corea, con más de 300 víctimas.

En el *MV Andrea*, por lo pronto, reina una calma chicha. El Báltico parece benigno con este barco, no como lo fue con el *Lisco Gloria*, un crucero de bandera lituana que en octubre de 2010

se incendió en esta ruta, frente a la isla Fehmarn, en la costa oriental alemana: 249 personas tuvieron que ser evacuadas.

El Báltico también ha sido protagonista de sucesos festivos, como el rimbombante primer viaje, en el invierno de 2010, del *Allure of the Seas*, el crucero más grande del mundo, con 362 metros de eslora. Un viernes de diciembre salió del astillero Turku, que la empresa surcoreana STX posee en la costa suroeste de Finlandia, para desde allí hacerse a la mar.

También encierra enigmas, como la *Anomalía del Báltico*, una estructura de 60 metros de diámetro encontrada en el



fondo del golfo de Botnia, descubierta en mayo de 2011 por los exploradores de la cazatesoros sueca Ocean X Team Peter Lindberg y Dennis Åsberg, quienes en 1992 hallaron el bombardero B-17 estadounidense y recuperaron de un navío 168 botellas del champán más antiguo del mundo, elaborado en el siglo XVIII.



A pesar de que apenas a finales de los años noventa en los países de la región se comenzó a popularizar el consumo de fentanilo, un opiáceo sintético mucho más barato y potente que la heroína y la

cocaína, su consumo ha crecido, y este mar es una de las importantes rutas para su transporte.

Por él se trafica, asimismo, parte de la cocaína que consumen suecos, finlandeses, estonios, letones, lituanos, polacos, daneses y alemanes, y llega aun a otros países como Bulgaria, Montenegro, Rumania, Albania, Ucrania y Rusia. Parte de esta droga, salida de América, tiene en Letonia, por ejemplo, un destino frecuente para los cargamentos embarcados en Costa Rica, que en parte provienen de cárteles mexicanos —asociados o no con colombianos y peruanos— para las mafias locales vinculadas con la

poderosa mafia rusa, abastecedora de droga de una parte de Europa del este, y aun de los mercados alemán, francés y británico.

Una vez que cruza el Báltico, la droga se distribuye en la zona o se almacena en Rusia, Albania y Ucrania. Los traficantes utilizan la misma estructura que para el tráfico de heroína y de armas en la ruta de los Balcanes (ésta atraviesa Pakistán, Irán, Turquía, Albania y los países de la ex Yugoslavia: Bosnia, Serbia, Croacia, Eslovenia, Macedonia y Montenegro). Las policías aduaneras de la región documentan que dicha ruta sigue siendo la principal para el tráfico de armas y

cargamentos de heroína procedentes de Turquía y los países vecinos de Europa occidental, la misma que se utiliza para la recepción, el confinamiento y la distribución de la cocaína sudamericana.

En la modalidad de *gancho ciego* se usan también barcos de conocidas y prestigiadas compañías. En el *Baltic Navigator*, por ejemplo, en 2008 se detectó un cargamento de cocaína ecuatoriana. Construido en 1985 y abanderado en Liberia, el navío regularmente hace cabotaje entre el golfo de Finlandia y el Báltico. Los nueve kilogramos de cocaína pura envuelta en sendos paquetes en forma de ladrillo tenía como destino San

Petersburgo, y la llevaba un miembro de la tripulación, pero sufrió el mismo fin de los 21 kilogramos de cocaína que llevaba un contenedor de bananas en el *Auckland Star*, proveniente de Guayaquil, en julio de ese mismo año.

En el ostentoso *MSC Orchestra*, “una joya que brilla entre los barcos de crucero”, de la compañía que ofrece sofisticada cocina de Shanghai, diversión al estilo Hollywood y apuestas con ambiente de Palm Beach, un grupo de cuatro lituanos y tres búlgaros transportaba desde Ecuador 35 kilogramos de cocaína pura. En marzo de 2013, tres huéspedes argentinos de ese mismo crucero viajaron con siete

kilogramos de clorhidrato de cocaína en una mochila.

En otro crucero de lujo de la misma compañía, el *MSC Magnífica*, dos filipinos miembros de la tripulación fueron implicados en tráfico de drogas. La UDYCO de España halló 15 kilogramos de cocaína en algunos camarotes.



En el *MV Andrea* el levante arrecia, una ventisca precede la helada llovizna que obliga a dejar la cubierta y a guarecerse en la cabina de control. Entre sorbos de hirviente té negro, el capitán me dice

que en estos mares la poderosa mafia rusa recluta personal náutico. Trafica con droga, armas, diamantes, medicamentos, alcohol y piratería, y paga por viaje, según la mercancía por traficar y en proporción con el tamaño del riesgo, y si se estima la vida propia y la de los familiares, en caso de detenciones no debe haber delación.

Los rusos indagan hasta el mínimo detalle tanto de quienes trabajan con ellos como de sus familias. No en balde tienen entre sus filas a ex agentes del Comité de Seguridad del Estado (KGB), maestros del espionaje. Si se trata de transportar grandes cargamentos, exigen, como los colombianos, a algún familiar

en garantía.

El capitán del *MV Andrea* comenta que nunca ha aceptado transportar cargamentos ilegales: “Nada de drogas, nada de armas ni diamantes”. Los tripulantes afirman que si la mafia rusa te pone en la mira y te hace un encargo, negarte es como firmar tu sentencia de muerte.

Otros transportes se hacen en barcos enviados de los países bálticos o de la antigua Unión Soviética con tripulaciones expertas. En esta región, donde las costas son sólo una inmensidad arenosa, reciben mejor pago los expertos en navegar entre témpanos, en puertos cuyas autoridades son menos



proclives a la corrupción y donde las policías no se andan con medias tintas: si se detiene y enjuicia por tráfico de drogas, no hay escapatoria ni arreglos secretos ni indultos. Los pueblos nórdicos que comunican estos mares tienen los niveles más altos de transparencia en el mundo. No obstante, a medida que se llega a las zonas de influencia de los países de la antigua Unión Soviética, y de la mafia rusa, es más fácil hallar “colaboradores”. Esta vía ha sido durante muchos años una ruta de transporte ilegal de armas hacia el continente americano, y ya es una importante vía de tráfico de drogas.

La mafia rusa también transporta la

cocaína que se lleva en barco del mar del Norte (*Nord See*) hacia el Báltico, atravesando por los estrechos que unen ambos mares, para los consumidores de Noruega, Dinamarca, Alemania, Países Bajos, Bélgica, Inglaterra y Escocia. Desde el Atlántico los barcos suben hacia el mar del Norte por El Canal, un estrecho entre Inglaterra y Francia por donde pasan todos los barcos que alcanzan la Europa septentrional.

La experiencia de los navieros de Europa del este, sumada a las estructuras operadas por la mafia rusa, está resultando más atractiva para los cárteles mexicanos por la capacidad de construcción y operación de submarinos.

En estos mares las incautaciones son muy bajas en comparación con las estimaciones de consumo. A San Petersburgo han llegado contenedores de Ámsterdam con cocaína y otras sustancias psicotrópicas —fenobarbital, diazepam, codeína y buprenorfina—, enviadas desde Ecuador. Asimismo, cada vez es más usual el arribo de cocaína base y sustancias para mezclar la droga, lo que implica la operación de laboratorios donde ésta se mezcla y se dosifica.

## NARCOSUBMARINOS

La importancia de esta ruta para el crimen organizado no se limita al transporte de droga, sino que se extiende a otros negocios lucrativos, como el tráfico de armas para abastecer, por mencionar un caso, a las mismas mafias que envían la droga. Los mexicanos, por ejemplo, remiten a los rusos cocaína y éstos les regresan armas. Además, en México también opera la mafia rusa, en negocios como la trata y la prostitución, la falsificación de documentos y la clonación de tarjetas de crédito, el robo de autos —que se comercializan en países de África— y los secuestros. Resulta importante también por la tecnología submarina empleada en la

región, muy atractiva para los cárteles.

En México, desde 2003 el encargado de la entonces Subprocuraduría de Investigación Especializada en Delincuencia Organizada (SIEDO), José Luis Santiago Vasconcelos, reveló la infiltración de la mafia rusa en este país —los cárteles locales obtienen de ella armamento, aeronaves y equipos subacuáticos de navegación—, asociada con mexicanos en la región fronteriza de Tijuana. Ya entonces algunos cargamentos de cocaína se enviaban de México a los países de Europa del este por el Báltico. Incluso en tiempos de Amado Carrillo como jefe del cártel de Juárez se utilizaron aviones militares

rusos comprados a la mafia.

Algunas de las sociedades que hoy tienen las mafias mexicanas, como con los gallegos, las iniciaron los traficantes colombianos en los años ochenta y noventa. En los puertos del Báltico, entre los náuticos mercantes y de la Armada es conocida la historia de Vyacheslav Ivankov, el *Yaponchik*, el ruso (nació en Georgia en 1940, cuando ese país era parte de la Unión Soviética) a quien se identifica como uno de los jefes de la mafia que más vínculos logró con el gobierno y las agencias de inteligencia de su país. En junio de 1995 fue arrestado en Nueva York, acusado de extorsionar a dos empresarios. Ivankov

el *Yaponchik* vivía desde hacía años en Brighton Beach, el barrio de Brooklyn asiento de inmigrantes rusos y ucranianos, zona popularmente llamada Little Odessa (Pequeña Odesa). En ese entonces, Ivankov, el antiguo *Vory v zakone* (ladrón en ley) convertido en poderoso traficante de armas y narcóticos y quien dirigió la mafia rusa en el barrio neoyorquino por lo menos hasta el día de su arresto, organizaba la venta al cártel de Cali de submarinos rusos que permanecían en puertos del Báltico —particularmente, los tipo Tango, del puerto de Kronshtadt, ciudad situada en el golfo de Finlandia, a unos 30 kilómetros de San Petersburgo—.

Aunque no pudo concretar personalmente la venta de los submarinos a los traficantes colombianos, les dio la idea de adquirir el *know how* ruso para que lo aplicaran en sus embarcaciones subacuáticas. Sus sucesores se beneficiarían de su visión de negocios. En un esquema similar negociaba Ludwig Fainberg, un judío ruso mejor conocido como *Tarzán*. Después de servir en la Armada israelí, *Tarzán* se asentó en Estados Unidos y abrió en Florida, cerca del aeropuerto internacional, un popular club de *striptease*, Porky's. Se convirtió en íntimo amigo del cubanoamericano Juan Almeida, un importante traficante de



cocaína de Sudamérica a Florida, para quien a mediados de los años noventa consiguió equipo militar y armamento ruso de la Guerra Fría a precio de ganga. Almeida planificaba operar una amplia red de transporte de cocaína vía submarina, precisamente con esos equipos náuticos, incluidos los tripulantes, pero el plan fue descubierto y frenado por la DEA. El ambicioso plan de Almeida, que en 1997 sonaba fantasioso, hoy lo desarrollan en pleno los traficantes mexicanos y sus asociados.

En 2009, Ivankov fue asesinado en Moscú, afuera de un restaurante del que salía de cenar. Fue enterrado en un

cementerio de esa ciudad, el Vagánkovskoye, con honores y ofrendas de las mafias de su país y del extranjero, y con la bandera de Rusia sobre su tumba. Por su parte, *Tarzán* aceptó colaborar con la DEA una vez que ésta descubrió el plan de Almeida para adquirir su narcoflota y detuvo a *Tarzán* en 1997, imputándole 30 cargos federales; todos fueron retirados a cambio de que testificara contra Almeida, excepto el cargo de crimen organizado que lo llevó a purgar 33 meses en prisión, al cabo de los cuales fue deportado a Israel.

En el año 2000, en un almacén de Bogotá, se encontró un submarino

adaptado para transportar droga construido con tecnología soviética. Con el paso de los años, estos equipos se han vuelto de uso más frecuente, pues reducen las posibilidades de sufrir incautaciones, aunque el viaje sea más costoso y, pese a todo, no sea infalible: en el Pacífico americano, la guardia costera estadounidense ha hecho una que otra detención de este tipo.

La tecnología soviética fue adoptada por los traficantes de América. En la selva ecuatoriana, la DEA descubrió en julio de 2010 un astillero para construir submarinos de fibra de vidrio con adaptaciones especiales para el transporte de droga.

Los nexos entre las mafias rusa y mexicana se fortalecen, al hacer de los puertos mexicanos zona de transbordo de la droga que aquéllas comercializan en Europa y Asia. Los cargamentos salen de puertos mexicanos como Progreso —en Yucatán—, Veracruz, Tampico y Altamira. Los embarcan la Tombovskaya-Malysevskaya, la Vory V Zakone, la Solntsevskaya, mafia que tiene su asiento en Rusia, Chechenia, Georgia, Armenia, Lituania, Polonia, Croacia, Serbia, Hungría, Rumania y Albania, que también en países como España y Suiza opera compañías fachada que les sirven para sus redes de tráfico y lavado de dinero.

A semejanza de los colombianos, mexicanos y gallegos, para operar sus transportes náuticos de droga los rusos utilizan compañías fachada de comercio internacional. Operan de manera muy organizada, con la disciplina impuesta por sus integrantes, ex miembros del KGB, lo que les ha facilitado su asociación con empresas que posibilitan el flujo de operaciones y lavado de dinero.

Los cambios geopolíticos de Europa en las dos últimas décadas incidieron en la apertura de las fronteras y, con ello, en la ampliación del mercado para los traficantes de drogas, asegura Aleksander Olaf, un analista que en esta

región realiza trabajo de inteligencia sobre el flujo de narcóticos. Con el abatimiento de las fronteras, muchas regiones que antes parecían impenetrables para las mafias se han convertido en zona franca para el tránsito de drogas. Los narcóticos se transportan tan libremente como que pueden ir en cualquier navío, incluso en éste, desde cuya cubierta se observa que pronto arribaremos a puerto. El capitán conjuró de nuevo *las aguas del diablo*. La neblina, otra vez, da tregua; el horizonte se exhibe nítido, e incluso es posible mirar un sol rojizo, el máximo resplandor que presenta, justo antes de fenecer.

## LA RUTA CANGURO

La silenciosa conquista de las mafias se puede observar, de manera discreta, en el origen y el destino de los cargamentos de droga que mueven por mar.

El 20 de agosto de 2012, el *Jerevé*, un lujoso yate con bandera francesa y matrícula internacional 49973, zarpó del puerto Salinas, en Ecuador, con rumbo a Melbourne, Australia. Comenzaba la tarde: eran las 14:00 horas. Sus dos tripulantes emprendieron la travesía para cruzar el Pacífico sur. Entre los cargueros y los barcos de recreo que entorpecían su camino, el *Jerevé* no era más que otra embarcación de adinerados

que suelen pasear en verano —cuando los vientos impulsan las velas de los navíos— hacia alguno de los 74 puertos y marinas australianos. La moderna embarcación, de 13 metros de eslora, guardaba en su casco 204 kilogramos de cocaína pura, en ladrillos de un kilogramo empaquetados en bolsas de nylon transparente en grupos de 12, sellados con cinta canela, por los cuales los traficantes mexicanos —específicamente el cártel de Sinaloa—, sus remitentes, cobrarían alrededor de 94 millones de euros (120 millones de dólares estadounidenses).

Las primeras semanas de viaje habían transcurrido sin novedad, a pesar



de que, a medida que avanzaban, las marejadas crecían. Los vientos de un otoño anticipado se convertían ya en lluvias torrenciales ya en tormentas despiadadas. Al principio, el *Jerevé* parecía suficientemente fuerte como para librarlos, pero en noviembre, en medio de un torrencial, zozobró y encalló en el atolón de Luatafito, a 18 kilómetros de Nuku'alofa, en el archipiélago de Tonga, dos cadenas paralelas de islas en el Pacífico sudoccidental. Entre el Pacífico sur y los 779 kilómetros cuadrados de bancos de arenas rosadas que comprenden el archipiélago de Tonga desapareció uno de sus tripulantes. La suerte del otro no

fue mejor: sin posibilidad de comunicarse con el exterior, se le habían acabado la comida y el agua. El yate prefiguraba su tumba. Deshidratado y hambriento, pronto lo encontró la muerte, bajo el candente sol del Pacífico. Triste destino el de estos emisarios del *narco*. Faltaba relativamente poco para que librarán lo más difícil de aquel viaje, pero quiso el destino que quedara trunca su travesía, que los traficantes que esperaban en Australia no recibieran la cocaína, que el Pacífico cobrara su cuota.

Cuando las tormentas amainaron y en el horizonte nítido apareció el sol radiante, bajo las bandadas de albatros y

gaviotas que revoloteaban sobre la popa y los buitres que aguzaban el olfato siguiendo el rastro de la carroña, los lugareños descubrieron la embarcación. Hallaron el cuerpo rígido de un hombre, tan seco como un muñeco de cartón. En el hueco del casco del navío, la droga seguía intacta, en sus perfectas bolsas de nylon.

No se comentó nada de los destinatarios de la droga, del otro tripulante, de los detalles de lo que ocurrió en la travesía del *Jerevé*. Aunque quedaron sepultados, fue el primer naufragio de un embarque de cocaína enviada de América a Australia. Aquel noviembre, en que se halló al

*Jerevé* encallado, quedaba al descubierto la ruta *canguro* de transporte de droga.

Pensar en narcotraficantes mexicanos que surten de cocaína a Australia parecería poco probable. En México se tiene de Australia la referencia de un lugar remoto, con bosques de eucalipto, koalas que trepan árboles y canguros que saltan por todos lados. A partir de que este país de Oceanía fue sede de los Juegos Olímpicos en el año 2000, algunos mexicanos conocieron más de esa tierra misteriosa que desde hacía tiempo no lo era para los capos mexicanos: ya se les veía vacacionar en este continente,

dechado de playas gigantes, arenas blancas finas y brillantes, aguas color turquesa y mucho sol.

A los juegos de Sidney llegaron algunos narcotraficantes miembros de la organización Los Tres de la Sierra: Ismael Espudo, Héctor Iván Armendáriz, Rito Emilio Mendoza y Jesús Hernández, quienes fueron detenidos cuando presenciaban algunas competiciones de la gesta olímpica.



Cuando se analizan las cifras relacionadas con la droga se entiende por qué crece de manera exponencial

esta ruta náutica de tráfico de cocaína: Australia, el sexto país más grande del mundo, tiene uno de los mayores índices de consumo de drogas per cápita, de manera que los narcotraficantes tienen muchos clientes potenciales en este país. Sobre todo, se trata de consumidores dispuestos a pagar cantidades estratosféricas por una dosis: en Australia la cocaína cuesta 100 veces más que en Estados Unidos.

Una buena parte de la droga que surte el mercado australiano proviene de cárteles mexicanos, según registra la Comisión Australiana del Crimen. La droga —hoy innegable en el puerto marítimo de Sidney— se envía

básicamente vía marítima, como el lector anticipará luego de varios capítulos de hablar sobre el tema, en embarcaciones ex profeso u oculta en cargueros. Regiones como Bundaberg, en la desembocadura del río Burnett, se han convertido en puntos de arribo de barcos *nodriza* por razón de que en el puerto se registra la afluencia de grandes buques. De ahí salen, por ejemplo, las exportaciones de azúcar, rubro en el que Australia tiene uno de los principales lugares del mundo, así como de otros de los productos locales.

Las mafias operan no sólo a la distancia, sino directamente en la zona. Un ejemplo de su *modus operandi* es el

caso de una organización con sede en Melbourne, en el barrio de Mentone, un exclusivo suburbio con vista a la bahía y aledaño a Mentone Beach, que se extiende desde Beaumaris hasta la carretera de Warrigal, que conduce al Parkdale. Participaban en ella los mexicanos Olivia Barajas Gloria, de 39 años de edad; Juan Ernesto Suraz López, de 40 años, y Carlos Angulo Ruiz, de 28 años.

En enero de 2008 la policía cateó sus viviendas y halló 65 kilogramos de cocaína, valuada en 16 millones de dólares australianos, o 10.4 millones de dólares estadounidenses, que les había llegado en contenedores cargados con



macetones, plantas y estatuas de cemento, salidos desde un puerto mexicano hacia el de Long Beach, en Los Ángeles, Estados Unidos —por donde, en 13 millones de contenedores, se mueve 45% del comercio estadounidense anual—, y, de allí, conducidos a Australia. La organización criminal había logrado eludir la vigilancia en este puerto que, por lo demás, los cárteles mexicanos utilizan regularmente para el tráfico de armas con las que se abastecen del mercado norteamericano.

Mientras el cargamento de cocaína viajaba de Long Beach a Australia, los mexicanos se adelantaron, y el 15 de

octubre llegaron a Melbourne. Se instalaron en Mentone, una de las zonas con mayor afluencia turística local e internacional, entre artistas y comerciantes. Cinco semanas después, el 22 de noviembre de 2007, el cargamento llegó al puerto de esa ciudad.

La policía suponía que los mexicanos no operaban solos, sino asociados con una célula local.

Lejos de Australia, a unas 9 000 millas náuticas de distancia, en los puertos del Pacífico americano, los cárteles mexicanos embarcan la droga en yates y barcos que en dirección oeste cruzan el Pacífico sur en línea recta

hacia el océano Índico, librando mareas y tormentas, sorteando las corrientes que circundan los mares australianos. El viaje es largo y arriesgado —de 50 a 60 días, dependiendo de la embarcación—, pese a que es una de las zonas con menos vigilancia.

Pero en el mundo náutico nada sorprende si se recuerdan las hazañas de expedicionarios que afrontaron estos mares para descubrir tierras o probar hipótesis, como la expedición que en abril de 1947 partió del Pacífico sudamericano con rumbo a la Polinesia con seis tripulantes, entre ellos el explorador noruego Thor Heyerdahl (1914-2002), a bordo de la balsa *Kon-*

*tiki*, nombre que los antiguos incas daban a Wiracocha, el dios del sol, el mismo al que adoraban los polinesios.

Heyerdahl quería demostrar que desde tiempos precolombinos los antiguos incas habían cruzado el océano Pacífico y habían llegado hasta la Polinesia en balsas movidas únicamente por el viento, en dirección este a oeste, a lo largo del ecuador. La *Kon-tiki* de Heyerdahl navegó 7 000 kilómetros por esa ruta durante 101 días hasta llegar al atolón de Raroia, en el archipiélago Tuamotu, una de las 78 islas y atolones de coral de la Polinesia francesa.

Si la *Kon-tiki*, una balsa sin motor, provista de una vela, cruzó el Pacífico,

por qué no habían de hacerlo las embarcaciones cargadas con droga. La *Kon-tiki*, habrá que aclarar, llevaba entre sus tripulantes un buen equipo: además de Heyerdahl, viajaba Erik Hesselberg (1914-1972), gran navegante; Knut Haugland (1917-2009), experto en radio, condecorado en la Segunda Guerra Mundial por su participación en la batalla que frustró los planes de Alemania de desarrollar la bomba atómica; su colega Torstein Raaby (1920-1964), también veterano de la Segunda Guerra Mundial, avezado en transmisiones por radio que trabajó infiltrado en el acorazado *Tirpitz*; Herman Watzinger (1910-1986),

ingeniero especializado en mediciones técnicas, y Bengt Danielsson (1921-1997), sociólogo que fungió como intérprete.

Como he dicho, la travesía entre América y Australia es larga y tiene sus riesgos: si los traficantes caen en manos de la policía, podrían enfrentar prisión de por vida y una pena económica de alrededor de 825 000 dólares australianos, o 536 250 dólares estadounidenses. Sin embargo, es una de las rutas que ha cobrado más importancia para los traficantes, dado que es enormemente lucrativa. La cocaína cuesta allí mucho más que el más alto precio que puede tener en

Estados Unidos: un gramo de cocaína pura cuesta en Estados Unidos 39 dólares en promedio y en Australia llega a costar hasta 785 dólares. Para tener otro punto de comparación, en Europa se cotiza en 273 dólares en promedio.

Según sus propias indagatorias, la DEA identifica al cártel de Sinaloa como la principal organización mexicana que transporta cocaína vía náutica y por aire a Australia. Su indagatoria se dio a partir de la detención, el 22 de enero de 2012, de José Juanito Mares Barragán, de 31 años de edad, quien reveló numerosos importes pagados por el cártel mexicano a pilotos de aeronaves que llevaron toneladas de cocaína a

Australia en aviones privados que despegaron de Chicago y retornaron con millones de dólares en efectivo.

Mares Barragán y otro jefe del grupo, “Individuo A”, se reunieron el 13 de enero de 2012 con un informante, “CS1”, para discutir el envío de coca de Estados Unidos a Australia. “CS1” se habría hecho pasar por piloto para infiltrarse en la operación. Un año antes, la Comisión Australiana del Crimen había comenzado a registrar la operación del cártel de Sinaloa en la región, asociado a organizaciones criminales europeas. La Comisión Australiana del Crimen registra que la cocaína se produce en Colombia, Perú y



Bolivia, se embarca en esas mismas regiones y en los puertos de México, Panamá y Ecuador.

En octubre de 2011, agentes de esa comisión habían detenido al *Friday Freedom*, yate en el que cuatro españoles, residentes australianos, llevaban 300 kilogramos de cocaína, recibidos previamente de un barco *nodriza* en Vanuatu, en el Pacífico sur. Llevaban también tres millones de dólares en efectivo. En Australia, el yate había atracado en el puerto de Bundaberg, en el estado occidental de Queensland, donde realizarían la entrega. El valor estimado del cargamento era de unos 80 millones de

dólares estadounidenses (58 millones de euros).

La base de datos de la Interpol da una idea: mientras que países como Francia aún registran entre sus prófugos a terroristas, criminales sexuales o relacionados con el arte, en el caso de Australia uno de los principales delitos es ahora el tráfico de cocaína. La Interpol busca a 23 australianos implicados en esos delitos, vinculados con organizaciones criminales internacionales.

**11**

**Veleros, brisa y olas de coca**

En esta noche, como en la mayoría de las veraniegas en Sicilia, sólo el crepúsculo da tregua al calor abrasante. Un delicioso frescor, provocado por un vientecillo mezclado con la brisa que traen las aguas del golfo de Palermo y las olas del mar Tirreno (en el golfo de Castellammare), las aguas más occidentales del Mediterráneo, acompaña la oscuridad. Desde la ventana de la habitación, en la planta alta de una casa de techos altos y rojos tejados, se alcanzan a mirar la cúpula y los torreones de Santa María dello Spasimo, la iglesia donde las jóvenes parejas sicilianas llegan a casarse a bordo de espectaculares Ferraris rojos

con asientos de piel.

La noche es un céfiro en La Kalsa, antiguo barrio árabe de estrechos callejones adoquinados y amplias plazuelas, aledaño al puerto de Palermo, el más importante de la isla. Allá afuera, frente a la *piazza*, ululan las sirenas de los *carabinieri*, que recorren las calles del barrio y se encaminan por las vías Vittorio Emanuele y Francesco Crispi hasta el puerto. Éste, entrada al Mediterráneo, es un área estratégica para toda la isla no sólo por el comercio mundial legal que la estimula sino también por el tráfico de cocaína. Aunque es zona de seguridad y oficialmente se llevan a cabo trabajos

de inteligencia y operativos antidrogas, aquí mismo hace unos días se reunieron varios marineros italianos que se embarcarían en un pesquero próximo a zarpar de uno de los muelles de la isla que, por el Mediterráneo, navegaría hacia el sur, rumbo a Malta, para recoger un cargamento colombiano del atunero de mediano calado que se hizo a la mar desde un puerto del Pacífico, luego bogó hacia el Atlántico hasta la llamada *Autopista 10* y, después, cerca de las costas africanas, hacia el Mediterráneo, donde ese barco *nodriza* se encontraría con el pesquero. Aunque el viaje parecía bien organizado, y no había temor de operativos antidroga en

la zona de Malta, los patrones consideraron que algunos de aquellos tripulantes no estarían completamente listos para partir sino hasta que juraran silencio y lealtad a la *cosca* (clan, o familia mafiosa): “Que mi carne se queme como esta santidad [la Virgen del Carmen, patrona de los marineros, la Stella Maris, como en algunas regiones le llamaban desde la Edad Media] si no me mantengo fiel al juramento”, reza la frase que el mafioso repite mientras se pincha el pulgar derecho y derrama su sangre sobre la litografía de un santo, para que esa imagen sangrada se queme entre sus manos, hasta consumirse, en tanto remata: “Me quemaré de esta

forma si traiciono a la organización”.

Es el legendario ritual de iniciación de la *omertà*, el código —la obligación— del silencio impuesto por la *Cosa Nostra*, la mafia más antigua del mundo, para enmudecer a los autoproclamados *hombres de honor*, a los integrantes “juramentados” e, incluso, sin ritual pero con la amenaza de muerte, a sicilianos comunes.

Mediante este código, que durante mucho tiempo sustituyó cualquier otro del Estado y hoy juran las demás mafias de Italia, durante décadas la *Cosa Nostra* logró dominar su terruño y ejercer el control social. La *omertà* también se impone a los marinos que se



reclutan con las mafias: la signan, por igual, marineros que viajan en las embarcaciones utilizadas para el transporte de drogas, que navieros que se asocian o arrendan sus barcos para este fin; los empresarios cuyas compañías sirven de fachada para importar y exportar cargamentos donde se esconde la droga, que los capitanes que pilotean los buques mercantes que emplea la mafia; lo mismo las tripulaciones que participan en la faena, empleados aduanales y estibadores de los puertos que reciben las cargas, dueños de las naves industriales y las bodegas donde se almacena la mercancía y los lancheros que la

redistribuyen, que, incluso, los vendedores de pescado, entre cuyas hieleras de cuando en cuando llega algún paquete de *harina blanca* que no les corresponde.

La obligación sigue, aunque dejó de ser un impedimento desde los años ochenta, cuando el juez Giovanni Falcone convenció a Tomasso Buscetta, *Don Masino* (1928-2000), el “*capo* de dos mundos” (de los primeros en traficar heroína y cocaína de Sudamérica para Europa y Estados Unidos), de que rompiera el código y revelara las estructuras, la organización y las funciones de cada miembro de la *Cosa Nostra*, confesiones que pusieron

la soga al cuello a más de 400 mafiosos; de ahí que a este personaje se le conozca, asimismo, como *el primer arrepentido*.

No obstante, lo cierto es que quien rompe el código sabe que, tarde o temprano, tendrá que pagar la factura y que la mafia será implacable, como lo fue con el propio *Don Masino* —que llevó la *Cosa Nostra* a México y a Brasil— y con su familia, originarios, por cierto, de este mismo barrio de La Kalsa. Entre estas fachadas, ventanas con balcones, dinteles y acabados arabescos se crió Tomasso Buscetta, contrabandista de harina y tabaco que muy joven se ganó un título que aquí en

Sicilia se lleva con más peso que un cargo nobiliario: el de *don*, capo también innovador en la distribución de droga en pizzerías y en el lavado de dinero en restaurantes y negocios inmobiliarios que ostentaba tantos nombres y rostros como cirugías plásticas para cambiar su identidad.

Así pues, pese a este *don*, la *omertà* aún está vigente. Para los mafiosos italianos, apegados a tradiciones y rituales, la traición todavía es la mayor ofensa y la lealtad se traduce en inigualables ofrecimientos, como la buena paga por los servicios obtenidos, y en complicidades para que por puertos, mares y ríos de Italia circulen

las líneas de cocaína, tan necesarias para algunos como el expreso mañanero.



Con el fin de desentrañar las redes marítimas que utilizan las mafias en Italia para traficar la droga sudamericana que distribuyen por la zona euroasiáticoafricana, llegué al País de la Bota, asiento de buenos y experimentados marineros y navegantes de leyenda, como el mercader y viajero veneciano Marco Polo, los genoveses Cristóbal Colón y Giovanni Caboto, y el florentino Américo Vespuccio, y, además, cimienta de infamias: hoy se le

considera, por un lado, el país con más mafias de Europa, las que marcaron un hito en la historia de la criminalidad mundial, y, por el otro, una potencia en el consumo de cocaína.

Los organismos internacionales, como la ONUDD, señalan a las mafias italianas entre los grupos criminales más poderosos del mundo, y mejor organizados, con presencia aun en sitios recónditos del planeta y con una amplia diversificación de negocios, entre los cuales la extorsión o el cobro de derecho de *pizzo*, la piratería y el tráfico de drogas les generan los mayores beneficios.

El principal medio que utilizan estas

mafias para transportar la droga que comercializan es el marítimo. La reciben en puertos de Europa en los que tienen células —*coscas*, o alianzas criminales — de la misma manera que en Asia y en África, porque las tres más poderosas mafias de Italia la suministran en muchos países de estas regiones, aunque buena parte la comercializan internamente, porque, como ya expuse en el capítulo 7, es el segundo país de Europa con mayor consumo de cocaína. De manera que los puertos italianos figuran entre los destinos finales de la droga de América.

De hecho, el mercado ilegal de sustancias estupefacientes en Italia se

nutre de muy variadas fuentes: cocaína colombiana, heroína afgana, hachís marroquí, mariguana albanesa y drogas sintéticas neerlandesas, según registra el Consiglio Nazionale delle Ricerche (CNR). En la última década, la oferta abarató el precio de la coca, lo que, en un círculo vicioso, incrementó su mercado y, naturalmente, la adicción: a medida que la droga es más barata, también es de menor calidad y, por lo mismo, mucho más adictiva y letal. La Organización Policiaca de la Unión Europea (Europol) dice que, en este país, por cada mil adultos, de cuatro a seis consumen cocaína. Clientes cautivos de los traficantes, con ahínco la



aspiran, la esnifan, la fuman o se la inyectan.

Estructuralmente, por la manera en que organizan el tráfico de drogas vía náutica, las mafias italianas tienen mucho en común con las colombianas, desde su forma de operar, sus estructuras y sus grupos de mando, hasta la coordinación de viajes y el diseño de rutas; tienen a su servicio puertos y flotas enteras, funcionarios portuarios y aduanales, y ejércitos de gente de mar: capitanes, tripulaciones, pescadores. Aquí, en Italia, la mafia marítima paga bien, por lo que es común que muchos marineros y armadores levantinos busquen enrolarse en sus navíos. En

cambio, salvo por la religiosidad a ultranza, que sí comparten, se diferencian de los sudamericanos en lo que toca a las creencias tradicionales y a los códigos de honor: los colombianos más bien adoptaron modelos de los grupos de la mafia ítalo-americana.

Tradicionalmente, las mafias italianas han sido grandes corruptoras de estructuras gubernamentales y privadas, del mismo modo que las colombianas o las mexicanas; por eso se entienden tan bien. El cártel del Norte del Valle, el de Cali, los señores del Pacífico, como *los Zetas* mexicanos y los del cártel de Sinaloa, hablan el mismo idioma con los embajadores de

la *Cosa Nostra*, con los capos de la *'Ndrangheta* y con los señores de la *Camorra*.

Desde Buenaventura y Cartagena de Indias hacia Sicilia, Calabria o Nápoles, la coca que mueven las mafias italianas, que según el CNR en su mayor parte aún proviene de Colombia, aunque también la suministran Bolivia, Perú y Brasil, consiste en cargamentos que, si salen de estos dos últimos países, se traen desde el Amazonas, transbordándose transcontinentalmente en el Atlántico, ya sea en Belém, Manaus o Callao, en contenedores de barcos cargueros, petroleros o graneleros. Las zonas portuarias donde, hace tiempo, echaron

ancla los traficantes italianos, como Venezuela o Argentina, son, asimismo, centros de abasto. A veces los diversos cárteles se ven obligados a triangular sus cargamentos de droga, embarcada con el método del *gancho ciego*, para remitirlos a Centroamérica; a Puerto Limón, en Costa Rica; a Honduras, a Panamá o México. Si se trae en barcos especiales, yates o barcos de recreo, la *Autopista 10* es una de las rutas socorridas.

No hay en el mundo un puerto que pueda preciarse de estar ciento por ciento blindado frente al tráfico de drogas, coincide aquí un agente del área de inteligencia que colabora con la

policía internacional llamada Interpol. Efectivamente, pero sí los hay que estén más permeados por las mafias, por los cuales el tráfico tiene más movilidad. Ocurre así con los citados Buenaventura y Cartagena, en Colombia; con Veracruz, Lázaro Cárdenas y Manzanillo, en México, y, desde luego, con muchos de los puertos italianos. Por eso hoy en día las mafias italianas tienen como principal vía de transporte de droga la marítima, donde trafican a gran escala sin que las incautaciones ocasionales les representen grandes descabros.

Los puertos italianos están tan penetrados por las actividades de las mafias locales como en América los

colombianos y, cada vez más, los mexicanos: aquéllas tienen mayor margen de operación en los de Palermo, por donde la *Cosa Nostra* recibe y despacha droga y contrabando; Gioia Tauro, en Calabria, reino de la *'Ndrangheta*, y Nápoles, para la *Camorra*, pero de ninguna manera son los únicos. Al igual que en el resto de los puertos con tráfico de estupefacientes en el mundo, también en Italia los capos maniobran con diferentes rostros legales. Su poder económico y de operación actual, de acuerdo con la Dirección de Investigación Antimafia (DIA), está relacionado con su influencia en cada

zona portuaria.



La ruta de los canales marítimos que emplean los grupos clandestinos italianos para recibir la cocaína que llega desde Sudamérica, me trajo hasta la isla en las coordenadas 37° 30 N y 14° 00 E, la punta de la bota, Sicilia, que vio nacer a la *Cosa Nostra*, la primera mafia que para sobrevivir estructural y financieramente se transmutó de agrupación ilegal en organización criminal corporativa: mientras que en los años ochenta detonaba bombas y bañaba de sangre las

calles de Palermo —como hiciera Pablo Escobar en Colombia—, hoy cotiza sus dividendos en los mercados de valores más importantes del mundo; la primera de Europa que comerció con heroína afgana y turca y con cocaína sudamericana; la que ejerce fuerte influencia en el ámbito marítimo mundial, crucial para su negocio más lucrativo.

A pesar de los esfuerzos oficiales y los programas gubernamentales antimafia, el problema estriba en que los puertos se manejan como zona franca, dice Leoluca Orlando, político, parlamentario, eurodiputado, tres veces alcalde de Palermo y enemigo público



de la mafia italiana.

Para la mafia este puerto fue muy importante en el contrabando de cigarrillos, ahora lo es para los negocios financieros; es un lugar en que la mafia tiene intereses en los negocios del puerto: tienen negocios en la construcción, pero también les sirve para importar, exportar. Éste es zona franca y se necesita controlar, porque es muy riesgoso que no se pueda controlar el puerto.

Leoluca Orlando es un cadáver viviente, un muerto que camina, a quien en Europa llaman el *hombre bomba* (ya veremos por qué); uno de los pocos sicilianos que le declaró la guerra a la *Cosa Nostra*: hace 30 años ésta lo tiene

—y vive para contarlo— en su lista de muerte. Bajo amenazas y atentados, ha visto caer a otros coterráneos que enarbolaron la misma causa: romper la *omertà* y luchar contra la mafia.

## EL HOMBRE BOMBA

A través de la vida de este hombre puede contarse la evolución de la mafia italiana desde que empezó a traficar con drogas —heroína y cocaína—, para convertirse en la organización criminal corporativa de la que hablé arriba. Para comprender la manera en la que se dio esta mutación de la mafia y sus *coscas*,

infiltradas en muchos de los puertos italianos, que en la actualidad cuentan con estructuras de *holdings*, con menos Kalashnikov (AK-47) y más dinero e influencias empresariales y corporativas, además de fuerte presencia en el mundo marítimo internacional, vayamos a un año crucial.



Estamos en 1992. Es un año fatídico para los sicilianos: en menos de dos meses han visto masacrados a los hombres más importantes del llamado *pool antimafia* que el juez Rocco Chinnici formó en su Oficina de

Instrucción en Palermo durante los años ochenta, a costa de su vida, para asegurar los primeros procesos legales contra la *Cosa Nostra*, la organización compuesta por “campesinos de pies enlodados” y dandis urbanos, forjada entre las míseras zonas de pastoreo y la cosmopolita urbe de esta isla, la más grande del Mediterráneo, que se convirtió en capital mundial de la mafia.

El teléfono de Leoluca Orlando repica insistentemente y, al atenderlo, escucha la voz que le anuncia su muerte: “Pronto le tocará su turno, Orlando”. La lengua se le tulle, los músculos del rostro se le ponen rígidos, una aguda punzada le oprime el pecho y un

espasmo se desliza sobre su espalda. El temor lo paraliza. Hace menos de 24 horas, 100 kilogramos de trinitrotolueno (TNT) abrasaron al juez Paolo Emanuele Borsellino y a cinco de sus escoltas en pleno centro de Palermo, a unos pasos de la puerta de la casa de su madre; la *Cosa Nostra* lo asesinó al *estilo libanés*, es decir, con explosivos en un coche bomba, método de ejecución que se convertirá en la principal habilidad de los corleoneses.

Borsellino era procurador adjunto de Palermo, colaborador, colega e íntimo amigo de Giovanni Falcone, que osadamente emprendió la primera batalla legal contra la mafia siciliana,

enjuiciando a poderosos y sanguinarios capos y desentrañando parte de sus complejas estructuras y circuitos financieros, hasta entonces intocados y auspiciados tanto por autoridades de todos los niveles como por una sociedad cómplice, sometida mediante el terror y la *omertà*.

El 23 de mayo Falcone volvía a Palermo y se trasladaba del aeropuerto a la ciudad flanqueado por una caravana de escoltas que no pudieron evitar que él y su esposa, la también magistrada Francesca Morvillo, terminaran hechos trizas cuando debajo de la autopista, a sus pies, estallaron los 1 000 kilogramos de TNT que colocaron hombres de la

*Cosa Nostra*. En su memoria, la vía donde pereció llevará su nombre y se levantará un monumento para recordarlo. Triste ironía: la mafia vendió al ayuntamiento los terrenos donde se construyeron el aeropuerto y su autopista.

“Un hombre debe hacer aquello que su deber le dicta, cualesquiera que sean las consecuencias personales, cualesquiera que sean los obstáculos, el peligro o la presión. Ésta es la base de toda la moralidad humana”, decía Falcone, parafraseando a John F. Kennedy; asesinado, como el político norteamericano, terminó su vida.

Cincuenta y siete días después le

toca el turno a Borsellino, quien públicamente había revelado la expansión de la sureña *Cosa Nostra* hasta el norte de Italia, con conexiones empresariales y políticas en Milán, asiento de una nueva corriente de políticos que a la postre alcanzarán los puestos más altos en el gobierno: Borsellino había citado entre ellos a un senador, Marcello Dell'Utri, y a un magnate de los medios de comunicación, Silvio Berlusconi.

Es 19 de julio. Borsellino almuerza con su esposa, Agnese, y sus hijos, Manfred y Lucía, en Villa Grazia. Bebe el último trago de su expreso y le pide a sus escoltas que lo lleven a la vía



D'Amelio, a casa de su madre. Desciende del automóvil siguiendo mecánicamente el protocolo de seguridad que conoce de memoria. No hay sospechoso alguno a la vista, ningún francotirador al acecho, ni una vespa ronroneando al acercarse. Toca el timbre mientras sus escoltas permanecen con el dedo en el gatillo. Nadie recela del compacto Fiat 126 estacionado en la acera, el caballo de Troya.

Una vez cobrada la factura a Falcone y a Borsellino, la mafia ahora se prepara contra Leoluca Orlando, tanto por ser el primer alcalde de Palermo, capital de Sicilia, que se rebeló a la *Cosa Nostra*, al quitarle los lucrativos contratos para

obra pública y servicios que durante décadas los capos habían operado con sus empresas y sus testaferros, como, principalmente, porque en los procesos judiciales contra la organización se constituyó como parte acusadora contra 474 capos. Por eso el insumiso político es un *hombre bomba*.

## LA *PRIMAVERA DE PALERMO*

Falcone, Borsellino y Orlando, los tres, abogados de profesión, eran esa vanguardia de sicilianos resueltos a no aceptar a la mafia como destino inexorable para su tierra. Los dos

primeros nacieron y se criaron en la céntrica zona de Palermo inmediata al puerto, controlada por el clan de Tomasso Buscetta. Quizá por ello *Don Masino* le cobró confianza a Falcone y a la postre rompería la *omertà* ante sus oídos, decidido porque la *Cosa Nostra*, su propia mafia, le asesinó 28 familiares. “Me llamo Tomasso Buscetta y soy un hombre de honor”, le dijo el capo al juez como preámbulo de la revelación de nombres, ligas económicas y políticas, y de todo el organigrama de la sanguinaria mafia que regaba Sicilia de “cadáveres excelentes”, como identificaban a los blancos de sus atentados. Con monotonía

y precisión, cual si leyera la lista del supermercado, le describió las cruentas torturas que precedían a los cuerpos baleados o desechos en barriles de ácido; le dio a conocer códigos, reglas y el papel que cada uno de miles de sicilianos desempeñaba en esa organización, cuya existencia oficialmente negaba el gobierno.

Buscetta fue el testigo estelar del llamado *maxiproceso de Palermo* que inició en 1986 para encausar a los mafiosos: 355 detenidos y 119 fugitivos, juzgados en rebeldía, que Leoluca Orlando, a sus 39 años de edad, afrontó como parte acusadora y a los que se condenó, en conjunto, a 2 665 años de

prisión.

Más joven que Falcone (1939) y Borsellino (1940), Leoluca Orlando (1947) nació y creció entre la metrópoli de Palermo y las montañas de Corleone, pequeña villa agrícola en cuya iglesia se venera a san Leoluca y donde la familia del alcalde, de la antigua aristocracia de esta isla, asentó sus reales. Su historia es la de un niño que conoció la *omertà* antes que el álgebra, cuya candidez se esfumó al comprender el poderío de la *Cosa Nostra*: una organización que la sociedad veía como autoridad máxima (los sicilianos acataron la *omertà* no sólo ante los crímenes y las actividades de la mafia sino también ante la

imposición de pagarle el *pizzo*, a lo que estaban obligados lo mismo modestos vendedores de pescado que empresarios o profesionales), un Estado paralelo que, además de traficar todo lo traficable y controlar los negocios negros, sangraba a los sicilianos una buena parte de sus ingresos.

Durante los fines de semana o los veraneos en Corleone, cuando el niño Leoluca o sus hermanos enfermaban, los atendía el médico oficial del pueblo: un hombre serio, de apariencia respetable, pulcro, elegante, impecable, con trajes a la medida y zapatos como espejo, que se abría plaza en las calles, donde le rendían reverencia y externaban respeto.

Aquel médico que a Leoluca Orlando le revisaba las amígdalas se llamaba Michele Navarra; era un “hombre de honor” o, mejor dicho, de dos caras: la del médico y la del *boss*. Navarra fundó la mafia de Corleone: los llamados *corleonesi*, quienes con el tiempo se encumbrarían como *capi di tutti capi*.

Leoluca comprendió lo que representaba la *Cosa Nostra* y decidió rechazarla —primero como estudiante, después como profesor, político y funcionario de gobierno—, al precio de exponer su vida y, porque ya entonces era sólo ficción aquello de que la mafia respeta inocentes, la de su familia.

Cuando era joven, nadie hablaba de mafia en

Sicilia. Estudié 13 años en una escuela de jesuitas en Palermo y en todo ese tiempo nunca escuché la palabra *mafia*. A los 15 años, en el instituto organicé un seminario sobre la mafia y en contra de ésta; el rector llamó a mis padres, les dijo que se trataba de un escándalo: “¿Por qué Luca habla de mafia? Nosotros no tenemos nada que ver con la mafia, por eso no tenemos por qué hablar de la mafia”. Era la zona gris: “No ver, no oír, no hablar”. Ésa era la Sicilia en la que nací. Cuando tenía 19 años, me fui a estudiar a Alemania. Al llegar a Heidelberg, a la universidad, mis compañeros me preguntaron:

—¿De dónde vienes?

—De Italia —les dije.

—¿De dónde vienes?!



—Del sur de Italia.

—¿De dónde vienes?

—De Sicilia.

—¡Mafia!

Ésta era la contradicción: en Sicilia nadie hablaba de mafia, sin embargo en el mundo era conocida solamente por la mafia. Yo tenía que escoger y, como tantos otros sicilianos, decir: “Sí, he estado un tiempo en Sicilia, mi familia es siciliana, mis padres son sicilianos, pero yo estudio en Alemania, trabajo en América, vivo en Francia... No tengo nada que ver con Sicilia. Por lo tanto, no veo, no hablo, no escucho”. Pero escogí ser siciliano, preferí estar orgulloso de serlo y, habiendo elegido esto, debía empeñarme en combatir no a los alemanes corruptos ni a los terroristas

islámicos; supe que debía combatir primero a los mafiosos sicilianos. Tenía que emprender una gran lucha en contra de aquellos que habían puesto a mi cultura contra ella misma, los que habían usado mi cultura para justificar el homicidio.

A sus 29 años, Orlando se afilió al partido Democracia Cristiana para trabajar como consejero de su presidente, Piersanti Mattarella, con quien proyectó sus primeras iniciativas contra la mafia, como devolver a las ciudades el presupuesto de los corruptos gobiernos regionales; en represalia, en 1980 Mattarella fue asesinado.

La infiltración de la *Cosa Nostra* en la política estaba a flor de piel:

políticos, legisladores y alcaldes le debían sus cargos. Este vínculo de la política y la mafia se dio en Italia desde la Segunda Guerra Mundial, cuando los estadounidenses usaron a los *boss* para controlar y mantener el orden. Aquí en Sicilia pusieron como alcaldes a jefes de los clanes, es decir, a los capos. Luego los partidos conservadores, para restar fuerza a los comunistas, utilizaron esa misma estrategia. Desde entonces esta relación era una calle de un solo sentido. El ejemplo más evidente era Palermo, donde sus alcaldes Vito Ciancimino y Salvo Lima eran miembros de la mafia local. La *Cosa Nostra* usaba la política para hacer sus negocios y los

políticos usaban la *Cosa Nostra* para asegurarse el poder. Un día un periodista le preguntó a un *boss*: “¿Por qué ustedes los mafiosos un día están de parte del partido liberal, otro, de la democracia, y al otro, de los conservadores?” Aquél le contestó: “Siempre estamos de la misma parte, de parte del gobierno; es el gobierno el que cambia de partido”.

En los años ochenta la palabra *mafia* aún era tabú, a pesar de que la *Cosa Nostra*, en una encarnizada lucha interna, día y noche hacía retumbar los oídos al ritmo de las metralas que sobre las calles originaban ríos de sangre. Estaban en disputa los contratos

gubernamentales, los negocios inmobiliarios y, preponderantemente, el floreciente tráfico de heroína y cocaína entre Europa y América, que los hacía ganar carretadas de dinero. Los sicilianos, instruidos por franceses y sudamericanos, procesaban la droga en sus laboratorios en Palermo y Marsella, y la distribuían por Europa, como también la enviaban, para su comercio en Estados Unidos, a las cinco *famiglias* (de la mafia ítalo-americana): Bonanno, creada por el siciliano Giuseppe Bonanno, o Joseph Charles Bonanno, nativo de Castellamare del Golfo y avecindado en Estados Unidos a la tierna edad de tres años; Colombo,

dirigida por Joseph Colombo, nativo de Brooklyn, de padre siciliano y mafioso; Gambino, dirigida por el palermitano Giovanni Gambino, radicado en Brooklyn; Genovese, dirigida por el napolitano Vito Genovese, quien fue hombre de confianza de *Lucky Luciano*, y Lucchese, dirigida por Gaetano Lucchese.

Hambriento de poder, el sanguinario capo corleonés Salvatore Riina, *Totò* (ex sicario de Michele Navarra), apodado *la Bestia* o *el Puerco* por la *Cosa Nostra*, por su extrema violencia, desató una cacería primero entre capos y luego contra todos aquellos funcionarios, policías y periodistas que,

consideraba, obstaculizaban sus operaciones. Mandó asesinar lo mismo a mujeres que a niños, según la lógica de que éstos, cuando se hacen hombres, pueden vengar la muerte del padre.

Entre los implacables capos sicilianos, Riina fue el más temible: ordenó el crimen de por lo menos 150 personas y se le atribuye la ejecución de 40 por propia mano. Para él no había intocables. Ordenó que asesinaran, en abril de 1982, a Pío La Torre, el congresista que propuso una ley que tipificaba como delito cualquier relación con la mafia y permitía la expropiación de los bienes de capos condenados; en septiembre de ese año,

mandó matar al general Carlo Alberto Dalla Chiesa, célebre por su lucha contra el terrorismo, apenas seis meses después de que llegara a Palermo designado como prefecto.

En mayo de 1985, Leoluca fue electo alcalde. Sin saberlo, Democracia Cristiana llevó a la alcaldía a un católico radical e independiente que hablaba abiertamente contra la mafia en un momento en que 80% de los sicilianos pagaba *pizzo*, so pena de acabar desechos en ácido. Para sorpresa de todos, emprendió dos temerarias medidas: vetarles los contratos y el citado maxiproceso.



## EL ALCALDE

—¡El alcalde! Miren, miren al alcalde —escucha Leoluca Orlando a sus espaldas mientras camina frente a las rejas detrás de las cuales 355 hombres de la *Cosa Nostra* aparecen este día, el de la apertura del maxiproceso, dentro de un búnker de acero y hormigón a prueba de misiles flanqueado por 3 000 soldados. Es 10 de febrero de 1986; afuera, el cielo se quiebra sobre Palermo, pero, bajo la lluvia torrencial, el rostro de centenares de sicilianos exhibe cierto gesto de alegría. Por primera vez verán tras las rejas a los poderosos mafiosos que han controlado

su vida.

—¿El alcalde contra nosotros?, ¿qué pasó?, ¡el mundo está de cabeza!, ¿qué pasa?, ¿un político de Sicilia contra nosotros? —gritan.

—¡En vez de estar aquí, vaya a ocuparse de que las calles estén limpias! —oye Leoluca.

Intenta conservar el garbo y sólo de reojo mira a los capos.

A su manera, el fugitivo jefe de la *Cosa Nostra*, Totò Riina, intentó frenar el juicio: ordenó asesinar a los policías que reunían las pruebas, y, en julio de 1985, al comisario Guiseppe Montana. Frente a su féretro, su colega Antonino Cassarà le dijo al juez Borsellino:

“Somos cadáveres andantes”. Tenía razón, ese agosto Cassarà recibiría, frente a su esposa, 200 tiros. Riina mandó poner bombas y planeó otros atentados que se encargó de ejecutar un grupo de sus más incondicionales colaboradores, entre ellos Matteo Messina Denaro, el joven cuyo padre representaba a la *Cosa Nostra* en Trapani, la antigua región fenicia al oeste de la isla.

Para Leoluca el inicio del maxiproceso son las primeras grietas reales en la estructura mafiosa y quiere concentrarse en ello. En la sala del tribunal lo primero que capta su atención es el área reservada para los

periodistas, procedentes de decenas de países: los ojos del mundo están sobre Sicilia. Ahí llega una anciana menuda, de cabello plateado, vestida completamente de negro. Parece un personaje de las películas de Rosellini, de esas matronas sicilianas orgullosas de tener en su familia a un “hombre de honor”. Camina con un bolso aferrado entre sus manos, del que extrae una bolsa de plástico y, de ésta, una fotografía enmarcada.

—*Dove è la giustizia?* (¿Dónde está la justicia?) —grita mientras dirige una gélida mirada a toda la sala.

Su nombre es Vita Rugnetta. Reclama justicia por el asesinato de su

único hijo, Antonio, un mafioso de bajo rango, cuyo cuerpo fue hallado en la cajuela de un coche estacionado frente a la jefatura de policía. Los *corleonesi* lo mataron de una manera particularmente cruel, utilizada en su guerra contra los adversarios: la *incaprettatura* (la muerte de la cabra), los pies y las manos anudados en arco tras la espalda con una soga que también se ata al cuello; cuando los músculos de las piernas se debilitan, los pies caen y la víctima se ahorca lentamente.

Vita está transgrediendo públicamente la *omertà*, al exigirle al Estado justicia, cuando, según la regla de oro de la mafia, debió demandarla a

algún *boss*. A partir de este día pagará las consecuencias: por orden de la *Cosa Nostra*, nadie jamás volverá a comprarle siquiera una silla en su mueblería. Pero Vita sembró la semilla; fue la primera de centenares de sicilianas que, impulsadas por el coraje y el duelo, fundarán la organización Mujeres contra la Mafia.

Este día, Leoluca, también públicamente, rompe la *omertà*. Evita las miradas, evade las protestas. Pero los más peligrosos no son estos capos tras las rejas, sino el fugitivo Riina, llamado *el último capo de Corleone*, quien escucha el curso del juicio por la radio.

## EL CAPO DE CORLEONE

El nombre de *Corleone* suena como el Macondo donde nació el coronel Aureliano Buendía en el imaginario del colombiano Gabriel García Márquez para sus *Cien años de soledad*. Corleone trascendió mundialmente por *El padrino*, obra del escritor ítalo-estadounidense Mario Puzo, y su excelsa adaptación al cine en la trilogía de Francis Ford Coppola. Quién no recuerda que ésta fue la tierra que vio nacer a Vito Andolini, o Vito Corleone, un *boss* ficticio con honor inquebrantable y mucho más virtudes que malicia; ficticio, sí, porque en el

guión de la vida real la mafia siciliana es más atroz y sanguinaria que en el cine de ficción.

Esta tierra, a 60 kilómetros al sur de Palermo, se alza a 542 metros de altura en el camino hacia Agrigento, la antigua ciudad de Akragas, una de las más destacadas de la magna Grecia. Los corleoneses la definen como “la ciudad de las 100 iglesias” (hay 101 templos, monasterios y capillas), pero el resto del mundo la identifica como la cuna de la mafia. Y es que de la estirpe de este pequeño terruño de apenas 22 912 kilómetros cuadrados de casitas adosadas nacieron el citado Michele Navarra y los hombres que después de



haber trabajado para él, reclutados por su pistolero Luciano Leggio, se encumbraron en la *Cosa Nostra*: Leoluca Bagarella, Salvatore Riina y Bernardo Provenzano.

Tanto la miseria como el poder de la mafia ahuyentaron de este recóndito pueblo italiano a muchos corleoneses hacia otras zonas de Italia, e incluso hacia Australia y América, que en 1921 registró su mayor densidad de población, con 19 696 habitantes; en los años cuarenta, cuando Puzo ubica el origen de la familia Andolini, había en la villa 16 000 habitantes: bajo dominios de Navarra, en sólo tres años (1946-1948) 158 corleoneses fueron

asesinados; la violencia expulsó, sólo entre 1961 y 1971, a más de 3 000; en los años ochenta, cuando los *corleonesi* se expandieron a Palermo, en Corleone había 13 000 habitantes; en la actualidad viven sólo 11 000, la menor densidad de población desde 1850.

Salvatore Riina nació el 16 de noviembre de 1930. Su familia lo llamaba *Totò*, y el pueblo, *el Corto*, por su baja estatura (1.58 metros), apelativos que conservaría, a pesar de los que adquiriría más tarde. Apenas adolescente, él y su amigo Bernardo Provenzano fueron reclutados por el clan de Navarra. Pero fue él, Riina, con sus métodos de violencia y traición,

quien encumbró a los *corleonesi* en la *Cosa Nostra* y en todas las mafias italianas, imponiéndose a los arrogantes palermitanos que despectivamente lo llamaban *campesino de pies enlodados*. Lo subestimaron. Durante más de 30 años vivió como “fugitivo” sin dejar de ejercer su poder y control de la *Cosa Nostra* como nunca antes capo alguno lo había hecho.

## MUERTOS QUE CAMINAN

Al maxiproceso lo acompañó un periodo de calma, durante el cual no hubo en Sicilia un solo asesinato: la *Cosa*

*Nostra* quería que los ojos del mundo vieran ejemplaridad y aires de paz en esta tierra.

En tanto, Leoluca Orlando, con su operación antimafia se erigía como férreo opositor de Giulio Andreotti, el político más poderoso del país, quien ejerció como ministro durante siete mandatos, acusado de conspirar con la *Cosa Nostra* contra los comunistas en lo que él mismo definió como una *guerra preventiva*, y de Silvio Berlusconi, a quien acusó reiteradamente de tener nexos con la mafia.

En 1992, con un llamado al “voto antimafia”, Leoluca llegó por primera vez a diputado en una elección en la que

fue el tercer aspirante más votado de todo el país (detrás de Umberto Bossi, el líder de la Liga del Norte, y del ex comunista Achille Occhetto), lo que lo convirtió en un fenómeno político siciliano.

Al cabo de seis años, Riina decidió poner fin al maxiproceso, convencido de que, con la disolución oficial del *pool antimafia*, el propio gobierno le ponía la cabeza de los magistrados en bandeja de plata. Fue en esa circunstancia cuando ordenó los asesinatos de Falcone y Borsellino. “Somos todos muertos que caminan”, fueron las palabras que, parafraseando a Cassarà, éste pronunció frente al féretro de aquél. Entonces

Leoluca comprendió que no importa el grosor del blindaje si *la Bestia* te tiene en la mira. En eso reflexionaba amargamente el 20 de julio de 1992, cuando la televisión transmitía los funerales de Borsellino y él se incorporó para contestar su teléfono.

Volvemos al verano de 1992. Levanta la bocina. Escucha el mensaje, cuelga el teléfono y razona que pronto lo matarán. Los muchachos de su escolta lo miran titubeantes. Aunque el miedo lo paraliza, se impone su afán de sobrevivencia. Cuando todo está perdido, no debe haber paso en falso. Les dice que lo lleven a las redacciones de los diarios. Palermo arde. El crimen

de Borsellino lanza a los sicilianos a las calles por primera vez para exigir a Roma que se ponga un alto. Al día siguiente los rotativos de Italia y el extranjero publicarán las amenazas a Leoluca, y la respuesta será sorprendente: centenares de madres sicilianas ofrecen a sus hijos como su escudo; el nombre de todos aquellos valerosos voluntarios se publicará en la prensa con la advertencia de que, si la *Cosa Nostra* planea matar a Leoluca, tendrá que matarlos a todos ellos primero. Leoluca dice que les debe la vida a esas madres sicilianas.

La semilla de la Primavera de Palermo germina. Sólo entonces los

focos se encienden en Roma: se envían militares, se crea el primer programa para protección de testigos y se reactiva la lucha legal contra la *Cosa Nostra*. Sólo entonces los italianos reconocen que la mafia existe. Por primera ocasión en la historia de Italia, un presidente, Oscar Luigi Scalfaro, habla de la infiltración de la mafia en el Estado, y lo hace en cadena nacional, en el telediario estelar de la Radio Televisión Pública Italiana (RAI), con una consigna: “Es la hora de la unión, de la responsabilidad, de luchar contra la barbarie que quiere dominar nuestra patria”.

Estamos en enero de 1993. El día 15 Totò Riina, el hombre “más buscado” de



Italia, identificado por la FBI como uno de los criminales más peligrosos del mundo, es detenido en el centro de Palermo. Vivía allí en una bonita mansión (que aún ahora, en 2014, como entonces, está pintada de color crema y luce con impecable mantenimiento). Para Leoluca, reelecto alcalde con 75.2% de los sufragios, el peligro no cesa con el encarcelamiento de Riina, porque, en las estructuras de la mafia, apenas cae una pieza, detrás ya está el reemplazo, además de que desde la prisión el capo continuará influyendo en la *Cosa Nostra* a través de su familia.

Con Riina preso, Provenzano toma las riendas de la organización, con más

de 5 000 “hombres de honor” a su mando. Pero, para mantenerse en el poder, opta, a diferencia de Riina, por un bajo perfil. Su estrategia es la de “inmersión” o “invisibilidad”; de allí su mote: *el Fantasma de Corleone*, aunque, como también ha aplastado a muchos, los mafiosos lo llaman *el Tractor*. La *Cosa Nostra* sigue esa misma estrategia, tan conveniente para sobrevivir y, más aún, expandir la presencia de la familia, gracias a la cual Provenzano diversifica los negocios y las vías de lavado de dinero. Dirigirá la organización hasta el 11 de abril de 2006, cuando el gobierno lo captura. Apenas preso, asumirá su lugar aquel hombre joven, pero

experimentado en el mundo mafioso, el ex sicario de Riina, cuyo padre representaba a la *Cosa Nostra* en Trapani.

## HONOR SICILIANO

Es julio de 2013. El destino de *Totò Riina, el último capo de Corleone*, aún preso en Sicilia, vuelve a cruzarse con el de Leoluca Orlando, quien desde mayo pasado es alcalde de la capital por tercera ocasión, con 72% de los votos. Hace un par de semanas Riina estuvo otra vez en el banquillo de los acusados, en el inicio de un nuevo e histórico

proceso en el que se le juzga, junto con varios ex funcionarios gubernamentales de alto nivel, por las negociaciones secretas del gobierno con la *Cosa Nostra* en los atentados de los años noventa para frenar el maxiproceso en el que, además de los citados jueces Falcone y Borsellino, 21 sicilianos fueron asesinados. Los fiscales sostienen que los atentados cesaron en 1994, después de un acuerdo mediado por Marcello Dell'Utri, el ex senador amigo de Berlusconi, *Il Cavaliere*, cuando este último asumió el cargo de primer ministro, y quien a causa de lo anterior está de nuevo bajo escrutinio público. La sombra de la mafia lo

persigue en su de por sí polémica vida pública. No sólo Leoluca ha denunciado sus supuestos vínculos con la mafia: los propios capos lo han acusado, entre ellos Salvatore Cancemi, el antiguo chofer de Riina, y también Antonino Guiuffré, el hombre de confianza de Provenzano. Y parece que el tiempo y los jueces le van dando la razón.

Durante el desahogo del juicio Riina, el octogenario capo corleonese rompió el silencio que mantuvo durante muchos años de reclusión y acusó a los servicios secretos del gobierno de participar en los atentados.

Antes de que se conozca el fin que tendrá este juicio, un tribunal de Milán

ha encontrado al ex primer ministro culpable de abuso de poder e incitación a la prostitución de menores, y lo ha condenado a siete años de prisión y a inhabilitación perpetua para el ejercicio de un cargo público por el llamado *caso Ruby*. También hay otros procesos abiertos en su contra por supuestos sobornos a senadores y testigos.

—¿Qué ha significado para usted ser un opositor de alguien tan poderoso como Berlusconi? —le pregunto a Leoluca Orlando.

—Ésa ha sido mi vida, luchar contra la mafia, y es eso precisamente lo que para mí representa Berlusconi. Es exactamente el político que la mafia

quiere tener, porque mantiene una lucha continua contra los procuradores, porque el mensaje de Berlusconi es contra la justicia. Berlusconi puede decir que no es un mafioso porque no mata, pero la mafia no necesita tener un político que mate; el mafioso compra ciudadanos que matan, pero también necesita al político que dice que la mafia no existe, un político que dice que, en nombre de los negocios, se puede convivir con la mafia. Esto afirmaba abiertamente el ministro de Infraestructura de Berlusconi; cuando un ministro dice eso, el mensaje es claro.

Leoluca me recibe en Villa Niscemi, un hermoso palacio que la familia

Valguarnera di Niscemi construyó entre las colinas, al norte de la ciudad, en pleno Renacimiento italiano. Hoy es uno de los monumentos con los cuales Palermo se candidatea ante la UNESCO como capital mundial de la cultura para 2019. Es un auténtico palacete de la aristocracia siciliana, ricamente amueblado con ayuda del tío Nicola Romanov: damascos, tapices, gobelinos y cortinas de finos terciopelos, sedas y raso; candelabros y lámparas de cristal de Murano; pisos, mesas y chimeneas de mármol de Trapani; jarrones de exquisita porcelana Imarí, techos de soberbias columnas romanas, y muros que exhiben frescos renacentistas, entre



los cuales destaca uno de Carlo Magno laureando a los Valguarnera. En 1987, en su primer periodo como alcalde, Leoluca se la compró a la última descendiente de la familia, Mariah Valguarnera di Niscemi, la princesa Romanov, para hacerla oficina de representación de la municipalidad de Palermo.

Leoluca está recién llegado del Vaticano. Tanto el papa Francisco, en la cena a la que invitó a los alumnos más sobresalientes de los jesuitas, como los decanos, definieron a Leoluca como “el mejor alumno de los jesuitas en Italia”. El alcalde comparte la anécdota y repite las palabras con que agradeció la

distinción: “Papa Francisco, gracias por el cumplido, pero, sobre todo, gracias porque, después de su elección, yo respiré Iglesia, después de tantos años de que no se podía respirar Iglesia”. Y no se podía, explica, porque en Sicilia la Iglesia también se volvió cómplice de la *Cosa Nostra*. Por ejemplo, el cura de Corleone oficialmente negaba la existencia de la mafia, pero en su parroquia guardaba baúles con el dinero de los capos, y los sacerdotes se decían orgullosos de celebrar los matrimonios de hombres como Riina o Provenzano, aunque también asesinaron a curas opositores.

—¿El reconocimiento significa

también un estilo antimafia desde el Vaticano?

—El papa Francisco significa un cambio de estilo en el Vaticano, una curia vaticana muy simple, más normal, más humana.

Y antimafia, al parecer, porque el 25 de junio de 2013 el papa Francisco designó una comisión especial de investigación para indagar el posible lavado de dinero en el banco del Vaticano, la entidad financiera fundada en 1942 por Pío XII que maneja activos y cuentas de la curia católica de todo el mundo. Entre los primeros resultados, el 28 de julio fue detenido monseñor Nunzio Scarano, *Monseñor 500*,

acusado de lavado de dinero.

Leoluca Orlando me recibe muy bien: guarda especial cariño por México, donde, dice, se habla “el lenguaje de Dios”; por eso hizo allí su viaje de bodas con Mili, la jovencita a quien, a los 18 años de edad, conoció en su colegio en Londres y a la que cautivó con su conocimiento de la obra de Kant, cuando ambos estudiaban filosofía. No hay ocasión de conocerla ni siquiera en fotografía. Ni en Villa Niscemi ni en la alcaldía hay retratos familiares. Tampoco recepciones con primera dama ni fiestas de beneficencia. Esposa e hijos llevan una estricta vida privada. Estar en la lista de muerte de la *Cosa*

*Nostra* obliga a Orlando, además, a permanecer blindado. Hace 30 años no sale a comprar el periódico ni a beberse un expreso de pie, como hacen los sicilianos; nunca está a solas, ni siquiera en su casa, no conduce un auto y ha olvidado lo que es ir solo a un restaurante.

—¿Vale la pena? —pregunto.

—Es muy tarde para cambiar la vida. Porque en la lucha contra la mafia no se puede cambiar la vida, no hay marcha atrás; es como una bicicleta en un velódromo, la bicicleta necesita marchar a más de 17 kilómetros por hora, porque si marcha a menos, se cae; yo necesito marchar así, siempre hacia

delante, sin frenar ni virar.

Entre los edificios bizantinos, árabes, sarracenos, templos barrocos y vestigios del antiguo Imperio romano, en Palermo —como en Sicilia toda— hay todo tipo de emblemas relacionados con la mafia. En el centro se halla el fastuoso Grand Hotel et Des Palmes, famoso porque, además de visitantes honorables, como Richard Wagner, quien allí terminó *Parsifal*, su obra cumbre, un otoño, el de octubre de 1955, acogió a los capos de todas las familias reunidos por el siciliano Salvatore Lucania, alias *Lucky Luciano*. Durante su convención de cuatro días, crearon *La Cupola* —compuesta por las cabezas

de las familias—, se dividieron territorios y establecieron sus reglas.

Palermo es emblema, ciertamente, de la mafia, pero, por hombres como Orlando, también de la lucha contra ella, porque aquí, en diciembre de 2000, se suscribió la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional, que fue posible en buena medida por el trabajo de Leoluca Orlando:

Cuando terminó mi oficio como alcalde en el año 2000, Palermo fue el lugar para firmar la primera convención mundial contra el crimen organizado y la mafia, que fue la llamada Convención de Palermo, y fue en Palermo no porque el alcalde fuera muy lindo, ni porque el

sol y el mar son bellos, sino porque Palermo se volvió la capital de la mafia y la capital de la antimafia. Así que el que la convención se llamara “de Palermo” fue nuestra victoria.

Leoluca insiste en que la Primavera de Palermo continúa, ahora con el nuevo procedimiento contra Riina — condenado ya desde el maxiproceso a cadena perpetua— y algunos políticos a los que durante años se los señaló públicamente como mafiosos. (Habrá que apuntar que en abril de 2014, unos meses después de esta conversación, Marcello Dell’Utri fue hallado culpable de asociación con la mafia y condenado a siete años de prisión. Lo arrestaron en un lujoso hotel de Beirut.) Orlando



sostiene la tesis de que la mafia se combate con la “cultura de la legalidad”. Su apuesta consiste en una guerra moral de la sociedad, en la que ésta rechace la mafia y sus prácticas, y no calle más, porque el silencio es cómplice. Algo se ha avanzado en esa lucha: en abril de 2006, mientras la policía trasladaba a Bernardo Provenzano, detenido, le gritaban por las calles: “¡Bastardo, bastardo!”

Entre los comerciantes de Palermo nació el primer gran movimiento civil contra la mafia: se llama *Addio Pizzo*.<sup>1</sup> Algunos de ellos han ido más allá, como Vincenzo Conticello, dueño de la antigua y famosa focaccería San Francesco —

donde el dramaturgo Luigi Pirandello solía tomar su aperitivo—, quien llevó a los recaudadores del *pizzo* a los tribunales y logró que se les condenara, aunque a costa de vivir a la sombra de seis guardaespaldas.

Es cierto que hoy la *omertà* ya no es infranqueable o, mejor dicho, ya no todos los sicilianos aceptan la mafia como destino inexorable. Hoy frases como “adiós al *pizzo*” o “zona libre de mafia” se ven por toda Sicilia. Hoy los supermercados comercializan exitosamente vinos, uvas, olivos, cereales y tomates que se cultivan en tierras incautadas a los capos. Hoy hay centros de estudios en los cuales se

concientiza sobre la lucha antimafia. Hoy hay calles, avenidas, edificios públicos y plazas que honran a los valientes miembros del *pool*. Pero también es cierto que la mafia vive, palpita, en Italia; que sus tentáculos están por todo el mundo; que su dinero se cotiza en las bolsas de valores. El poder de la *Cosa Nostra* pervive, con más dinero, con otro perfil. Hoy el *boss* se llama Matteo Messina Denaro. Nacido en la provincia de Trapani el 26 de abril de 1962, es un dandi amante de los automóviles deportivos, los relojes finos, los exquisitos trajes Giorgio Armani y Versacce, las gafas de sol Ray Ban, los polo Ralph Lauren. Mantiene

sus uñas bien cuidadas y el cabello perfectamente hidratado. Le gusta el *jetset* y conduce un Ferrari Maserati, en el que canturrea, al compás del estéreo, *That's Life*, de Frank Sinatra. Tiene página de Facebook y es fan de los videojuegos y los cómics, por lo cual se hace llamar como su personaje favorito: *Diabolik*. Su rostro se conoció en abril de 2001, cuando la revista *L'Espresso* lo puso en su portada.

Aunque en los años noventa Messina participó en los atentados y crímenes con los cuales la *Cosa Nostra*, por órdenes de Riina, intentó frenar el maxiproceso, hoy, dice Leoluca,

no tiene nada que ver con el brutal Riina o

Provenzano. Messina usa Rolex, conduce Ferraris, invierte el dinero en las bolsas de valores y es un experto en el ocultamiento de dinero negro. Cuando lo detengan, todo el mundo se preguntará: “¿Cómo es posible que sea un hombre tan elegante y a la vez un jefe criminal de la mafia?”, y eso es porque hoy la poderosa mafia necesita otra cara.

En Villa Niscemi concluye la entrevista con Leoluca. El alcalde tiene una reunión en el centro de la ciudad. En el umbral lo aguardan sus muchachos de Kalashnikov, con sofisticados sistemas de comunicación y equipo de blindaje, vestidos de traje oscuro, con cortes, como los de Leoluca, modernos y elegantes, el refinado estilo italiano. Los

veo salir de la villa en caravana, a bordo de automóviles blindados, que avanzan por una amplia avenida a la velocidad que indican sus protocolos de seguridad hasta que se internan en los primeros callejones estrechos y empedrados. Sólo entonces pierdo de vista el vehículo en el que viaja un cadáver viviente, el político al que en Europa le llaman *el hombre bomba*.

## EL IMPERIO DEL *BOSS* DE **R**OLEX

La *Cosa Nostra*, reitero, vibra en Sicilia. Hoy, en este pequeño poblado pedregoso y polvoriento llamado

Corleone hay diez bancos e instituciones de crédito, cinco grupos financieros de préstamos e hipotecas, además de tres consorcios de inversiones, fondos y productos financieros, más otros dos dedicados a crédito mediante tarjetas bancarias, es decir, una veintena de entidades financieras para un pueblo agrícola donde oficialmente más de 50% de su población está en paro.

La fascinación de los visitantes por los “emblemáticos” sitios mafiosos (en Corleone hay un pequeño Museo de la Mafia) confirma el poderío de este bajo mundo, que se advierte aun con convención antimafia y pese a que en Palermo no hay más “cadáveres

excelentes”, si bien gracias a las alianzas hechas por las mafias italianas para traficar en sociedad sus cargamentos de droga la violencia entre grupos parece más controlada.

Hoy la mafia siciliana no tiene ningún interés en llamar la atención del gobierno, del Estado o dentro del pueblo; lo que quiere es seguir con sus negocios. La *Cosa Nostra* ha fortalecido sus conexiones internacionales, se ha distribuido o se ha extendido en países donde no existía, y en todo tipo de negocios donde se puede ganar dinero,

Me explica el periodista y escritor Johannes von Dohnanyi, quien durante la descarnada guerra mafiosa en Sicilia



estuvo aquí como corresponsal de agencias internacionales. “La mafia italiana se ha globalizado como nunca antes. Ha creado nuevas alianzas lo mismo en Venezuela que en Rusia, es muy fuerte todavía en Estados Unidos, tiene contactos operativos con las triadas en China. Está en todos los negocios presentes donde se puede ganar dinero. Negocios legales e ilegales, ambos.”

Estamos otra vez en La Kalsa, el mismo barrio asiento de la *Cosa Nostra* y, en otros tiempos, uno de los principales campos de batalla, donde es posible cenar relajadamente pescado fresco a las brasas, una vieja costumbre

palermitana, en las mesas que abarrotan las calles con los tradicionales negocios que cierran bien entrada la madrugada.

Dohnanyi conoce Sicilia de punta a punta, tal como la manera en que la *Cosa Nostra* ha mutado para sobrevivir. Explica: “Con un perfil distinto del de hace 30 años, la *Cosa Nostra* se ha fortalecido asociada en negocios con otras organizaciones, como la *Camorra* napolitana y la *'Ndrangheta* calabresa, con mucho dinero en los negocios menos pensados”.

En efecto. Con el liderazgo de Messina Denaro, la *Cosa Nostra* fortaleció el tráfico de drogas —de cocaína sudamericana, principalmente

—, negocio frecuentemente asociado con la *'Ndrangheta*, que le genera tanto dinero para invertir en los proyectos que con mejores ojos se han visto en la Unión Europea: los parques eólicos, sector de regulación muy laxa que prácticamente opera con razones sociales improvisadas, e incluso recibe ayuda del gobierno, interesado en alentar la producción de “energía limpia”, aunque en ella esté involucrada la mafia. Italia es el tercer productor de energía eólica de Europa (después de Alemania y España), con más de 300 parques eólicos, 95%, en el sur.

En marzo de 2013, la policía italiana le incautó bienes por más de 1 300

millones de euros al empresario Vito Nicastrì, magnate de la generaci3n de energìa fotovoltaica y e3lica —operaba 43 sociedades en Trapani, Messina, Enna, Catania, Lacio, Calabria y Lombardi3—, identificado como prestanombres de Messina Denaro en Italia, Luxemburgo, Dinamarca y Espa1a. Gajes del oficio, o quiz3 diría Messina, coreando a Sinatra:

tienes 3xito en abril, te destronan en mayo, pero s3 bien que voy a cambiar esa actitud cuando vuelva a irme bien en junio... He sido marioneta, indigente, pirata, poeta, pe3n y rey, he estado arriba y abajo, enfrente y afuera, y hay algo que s3: cada vez que descubro que he caído de bruces me levanto y me incorporo a la

carrera; así es la vida.

De ser un electricista sin mayores merecimientos, en sólo 10 años encabezó un boyante negocio de energía eólica que entre el empresariado le ganó el mote de *Señor de los Vientos*. Nicastrí aparecía en las revistas de negocios y se codeaba con los más prominentes hombres del empresariado de Europa. En sus sociedades lavaba el dinero mediante la adquisición de embarcaciones de lujo y vehículos, incluido su catamarán favorito; una fórmula sencilla: dinero sucio para producir energía limpia.

## EL PUERTO

El puerto de Palermo huele a mafia, y es que para la autoridad es impenetrable, se rige por sus propias leyes, según explica el alcalde Leoluca Orlando. Sabe de lo que habla, pues estuvo al frente de la ciudad portuaria en los años en que el poder fáctico era de los pudientes y violentos capos, y lo está ahora que la mafia se mueve en el Olimpo corporativo y empresarial transnacional. En puertos como éste — conexión directa entre Europa y África del Norte—, por el que sale la mayoría de los productos agrícolas, siderúrgicos, de peletería, materiales de construcción,

textiles, papel, vidrio y muebles que se producen en esta isla del Mediterráneo, y también parte de los que se fabrican en tierra continental, la mafia italiana importa cocaína sudamericana a gran escala. Desde Palermo incursionó la *Cosa Nostra* en el tráfico marítimo de drogas, primero recibiendo y reenviando hacia otros puertos de Europa o, por el Atlántico, hacia Estados Unidos, la heroína que le llegaba desde Marsella, y, más tarde, la cocaína que comercia gracias a las alianzas que hicieron en América hombres de su grupo, como Tomasso Buscetta.

Con la llamada *French Connection*, la *Cosa Nostra* operaba el tráfico de

heroína traída a Palermo vía marítima de Marsella, con opio de Afganistán y Turquía que en Marsella y Sicilia se refinaba para enviarse a Estados Unidos por barco o avión. En ese tiempo controlaba la mayor parte del transporte de drogas el clan de Gaetano Badalamenti, jefe de la familia Chinisi, socio fundador de *La Cupola*, quien, además de barcos, usaba el único aeropuerto de la región con tal displicencia que alrededor de éste tenía instalados los laboratorios donde se refinaba la droga. Luego los sicilianos, en días en que llegaron a abastecer 85% del mercado de drogas en Nueva York, hicieron alianzas con organizaciones



establecidas en Vietnam para que desde allí les suministraran droga.

Sicilia es tierra de buenos vinos, cuyas vides se cultivan en sus 25 711 kilómetros cuadrados divididos en 390 municipios; tan sólo Trapani, la tierra de Matteo Messina Denaro, produce más vino que la Toscana y Piamonte juntos. Al norte se hallan los Apeninos, las cadenas montañosas de Palermo, de Trapani, Nebrodi, Madonia y Peloritani; en el centro, donde abundan las colinas, se alzan los montes Erei; al oeste, los Sicanos, la Rocca Busambra y el Cammarata; al sureste, los Ibleos, y luego la suavidad de las llanuras, hacia Catania, en un trayecto en el que el punto

más alto es el Etna, un volcán activo a 3 323 metros sobre el nivel del mar. En suma, una isla montañosa bordeada de agua, llena de ríos y muchas islas pequeñas: las Eolias al nordeste, las Egadas al oeste, las Pelagias al suroeste, las de Pantelleria al sur y Ustica al noroeste: porque es imposible blindar todas sus aguas, no hay lugar más idóneo para la recepción de embarcaciones con contrabando.

Los traficantes también sacan ventaja de que Sicilia y su puerto de Palermo, populares, como desde el siglo XVIII, cuando entre la aristocracia europea se estilaba venir a veranear a esta zona del Mediterráneo, son sede del

turismo náutico mundial. Las mafias aprovechan esa afluencia, y los mismos barcos de veleo o regatas, para transportar la droga, como lo hacen desde la Côte d'Azur francesa, a unas cuantas millas náuticas de estas aguas.

## PUERTOS DE YATES Y ASTILLEROS MAFIOSOS

En la provincia de Lucca, en la costa norte de la Toscana, está Viareggio, uno de los puertos deportivos más elegantes de Europa, que derrocha lujo y aire cosmopolita. Aquí atracan sus yates y sus embarcaciones los prestanombres y lavadores de dinero de la mafia, como

los empresarios Vincenzo Graziano y Guiseppe Grigoli, este último llamado *Rey de los Supermercados*, productor de aceite de oliva, pan, frutas, verduras, reconocido por las autoridades italianas como supuesto lavador de dinero de Messina Denaro, con sus tiendas de autoservicio, sus más de 220 edificios, unos 133 terrenos, además de elegantes villas.

La influencia de la mafia en el mundo náutico en este país es tal que, por un lado, según se dice, una parte del puerto siciliano de Trapani la construyeron, a un costo de 46 millones de euros, empresarios socios de Messina Denaro con motivo de la regata

de la Copa América de Vela 2005, y, por la otra, en 2013, por ejemplo, se probó la sociedad de la *Cosa Nostra*, poseedora de varios de los astilleros y navieras instalados en las costas del mar Adriático, con compañías como Nuova Navalcoibent, S. R. L., Savemar, S. R. L., y Eurocoibenti, S. R. L.

## DE SICILIA A NUEVO LEÓN

Entre los muelles, púberes de piel dorada, tan sólo provistos de shorts y *snorkels*, ágilmente se lanzan al agua y con las manos atrapan peces y cangrejos que se esconden en las pequeñas cuevas

coralinas. Estos mares son tan pródigos que en pleno atracadero es posible hacerse de una buena pesca. Los destellos de luz en el agua y la brisa que empieza a arreciar anuncian que el día está a punto de morir.

Ésta es Cefalú, antigua provincia siciliana levantada al pie de un promontorio rocoso, tan vieja como enigmática, con termas romanas, un importante puerto pesquero y una soberbia catedral antigua, que, además, es sede de un obispado. Con el sol ocultándose en el horizonte, el paisaje naranja encendido es la esencia de este mar. Desde la riviéra, en lo alto de Cefalú, se miran en todo su esplendor

las aguas del Tirreno. En unas horas el mar se tornará rojizo, luego se irá ennegreciendo y, a medida que lo haga, en el cielo aparecerán brillantes estrellas que iluminarán la noche y, con suerte, verán desde cubierta los marinos que viajan en sus navíos, algunos muy lejos de casa. Pero yo también estoy muy lejos de casa y, sin embargo, desde este mar remoto y México, mi país, los mafiosos han tendido puentes y boyantes negocios: la mafia italiana es también un *Kraken* —aquella criatura de la mitología escandinava y finlandesa que, emergiendo de las profundidades, extendía sus larguísimos tentáculos para atrapar barcos y devorar marinos—

cuyas extremidades llegan incluso al golfo de México, en el Caribe, y al río Bravo, para alcanzar Nuevo León, el norteño estado mexicano.

Con el estilo de bajo perfil que Bernardo Provenzano legó a los mafiosos italianos, éstos se establecieron en Nuevo León con los cárteles mexicanos para proveer de cocaína a Europa en una sociedad para la que el puerto de Palermo es punto clave: ahí arriban los cargamentos de coca que luego se transbordan a distintos puntos del Atlántico. Uno de los eslabones de esta sociedad, identificados por las autoridades italianas como prestanombres, eran los



hermanos Bruno y Elio Gerardi, originarios de Módena, en la norteaña región de Emilia Romagna, quienes, radicados en Monterrey, enviaban la droga en hornos industriales dedicados a la cocción de cerámica para la construcción que traían a Palermo y a Nápoles por medio de tres compañías fachada, instaladas, una aquí en Italia, otra en Colombia y la última en Monterrey. La droga era para la *Cosa Nostra*, pero también para la *Camorra*, según confirmó una indagatoria de las policías de Italia y Estados Unidos.

En el año 2000 crearon en Cúcuta, en la región de la cordillera oriental de los Andes —o, mejor dicho, en la zona

cocalera (donde han proliferado los expendios de cocaína)—, la compañía International Stampi América, S. A., una importadora que al principio enviaba los hornos de Colombia a Italia. Más tarde, tras sufrir una primera incautación, con las autoridades pisándoles los talones, los hermanos buscaron en México el puente para sus envíos desde los puertos de Veracruz y Tampico.

En julio de 2006, uno de los viajes, cuya ruta siguieron las autoridades europeas, fue un embarque de Tampico a Países Bajos, de donde se trasladó en tráiler, cruzando hasta Milán, resguardado por italianos, mexicanos y

polacos, con 500 kilogramos de coca dentro de uno de los hornos. Originalmente, la droga debía llegar a Módena, donde se destruiría el horno para sacarla, pero el plan cambió cuando los Gerardi negociaron con el napolitano Vincenzo Paone que parte de ella se quedara en su tierra, para la *Camorra*.

En enero de 2013, la firma Stratford, especializada en trabajo de inteligencia, lanzó una alerta: los cárteles mexicanos “se han extendido por todos los continentes, dominando la cadena de producción, distribución y venta de cocaína”. Habían extendido su presencia de Sudamérica a Europa, Australia y aun

África. “El tráfico de cocaína produce miles de millones de dólares que motivaron y financian la expansión global de los grupos mexicanos del crimen organizado, al permitirles comprar barcos y aviones, pagar contrabandistas y sicarios o sobornar a funcionarios de gobierno”, cita la investigación de la firma.

Si bien en los años ochenta las mafias italianas negociaban con los colombianos el envío de droga, los que, a su vez, contrataban a los cárteles mexicanos el paso por su territorio, a cambio de pago en moneda o especie, ahora éstos han tomado el papel que antes tenían los colombianos y se

encargan de una buena parte de esas cadenas de negocio.

En su conexión de negocios mafiosos, italianos y mexicanos han ideado maneras muy creativas para traer la droga. Por ejemplo, los *Latin King Chicago*, una banda integrada por italianos, mexicanos y ecuatorianos, socia de *los Zetas* y también de otras *coscas*, introducen la cocaína en óvulos que meten en el estómago de perros de razas grandes: San Bernardos, dogos de Burdeos, gran daneses, labradores y mastines napolitanos. Cada uno puede cargar más de un kilogramo de cocaína pura en su estómago, que se abre, una vez llegado a Italia, para extraer la

droga.

He aquí la descripción de lo que veterinarios pagados por los traficantes hacen tragar a los desventurados canes: cada cápsula se rellena de cocaína pura, ésta se amarra y se envuelve en papel celofán; encima se le coloca otra envoltura, de papel carbón, para evitar la detección con rayos X, más otra capa de papel celofán; por último, la cápsula se envuelve en cinta plastificada negra, y, a tragar una por una. Cual mascotas viajeras, embarcan a los perros para Milán, Bérgamo, Lodi, Brescia, Novara, Pavia, Piacenza, Varese, Roma y Lombardía. La próxima vez que uno de esos bellos animales se cruce en su

camino en el aeropuerto quizá se le ocurra preguntarse si se trata de una afortunada mascota viajera o de una pobre víctima de las redes de traficantes de cocaína.

El tráfico de cocaína hacia este país, que, como he dicho, se realiza principalmente por los mares, es un negocio en ciernes que se multiplica a cualquier escala y se defiende de cualquier manera. En Roma, por ejemplo, en pleno centro, un grupo de traficantes tenía una feroz guardiana para cuidar la coca: una pitón albina de tres metros de largo.

DEL MAR TIRRENO A COCA (GIOIA)

## TAURO CALABRÉS

Desde Messina, la punta este de Sicilia, cruzo el Tirreno hacia el mar Jónico (al sur del Adriático), el mismo donde en 2013 el emir de Qatar, Hamad bin Jaliga al Thani, compró seis islas del lado griego que no voy a mirar, aunque se comenta que son un paraíso. Apenas cruzo el estrecho de la isla para llegar a Calabria, el primer punto del país en tierra continental, reino de la 'Ndrangheta, la mafia que, como transnacional, importa y exporta cocaína en tales cantidades que en algunos lugares de Europa la conocen como *Reina de la Cocaína*.



En las dos décadas pasadas, gracias al oro blanco, que da para pagar todo tipo de complicidades y voluntades, esta organización creció tan rápido en Italia como *los Zetas* en México y surte de droga lo mismo a la élite neoyorquina que al *povero drogato* de su patria. Es una mafia vieja, aunque menos conocida que la *Cosa Nostra*. En tiempos en que los *capi di tutti capi* eran los hombres de Corleone, las *coscas* de Calabria controlaban el negocio de la pesca, las extorsiones a los pescadores y cobraban *pizzo* a las empresas del sector náutico, experiencia que les facilitó armar estructuras, con base en clanes (fundados en lazos de parentesco),

conocidos como 'ndrine, para el contrabando marítimo de drogas, negocio que, junto con el de la piratería, ha hecho crecer financieramente a la 'Ndrangheta al grado de que sus ganancias se calculan entre los 50 000 y los 55 000 millones de euros anuales.

Mientras la *Cosa Nostra* vivía su mayor descalabro durante el maxiproceso de Palermo, la 'Ndrangheta incursionaba en el tráfico de cocaína para, en pocos años, convertirse en una de las organizaciones criminales que más tonelaje mueve en esta zona, en sociedad con poderosos grupos mexicanos, como *los Zetas* y el cártel del Golfo, y con proveedores

como los grupos paramilitares de Colombia.

El de Gioia Tauro es uno de los principales puertos de entrada por los que la *'Ndrangheta* recibe sus cargamentos, lo que le ha ganado el mote popular de *Coca Tauro*, al que la FBI define de manera tajante: “The port of Gioia Tauro in Calabria, an infamous hub of *'Ndrangheta* activity” (El puerto de Gioia Tauro, en Calabria, es un eje tristemente célebre de las actividades de la *'Ndrangheta*). Es el más grande de Italia, y entre los puertos europeos, el número siete en movimiento de contenedores. Su ubicación es estratégica por hallarse entre el canal de

Suez y el estrecho de Gibraltar, que separa España (principal punto de arribo de cargamentos de droga) de Marruecos, comunicados por el Mediterráneo y el Atlántico.

En la logística y la operación ilegales de los transportes náuticos de la *'Ndrangheta* participan colombianos, mexicanos, italianos, venezolanos y surinameses (de la antigua Guayana Neerlandesa), principalmente, aunque también miembros de la *Cosa Nostra* que operan junto con aquélla la distribución en puertos europeos. Entran por el puerto de Calabria y a veces la droga tiene como destino Milán y Lombardía, ambas ciudades financieras

de importancia para la 'Ndrangheta, la última, todavía en 1985, declarada "libre de mafia".

En sus siete enormes muelles, el gran puerto de Gioia Tauro recibe las mercaderías que vienen por algunos de los corredores marítimos más concurridos del mundo, entre los que viajan contenedores con cocaína oculta desde Colombia, vía el golfo de Urabá, remitidos a la mafia calabresa de la misma manera y en la misma ruta en la que por años les envió los cargamentos el proveedor ítalo-colombiano Salvatore Mancuso Gómez, *Mono Mancuso* o *Triple Cero*, comandante del bloque Catatumbo de las AUC, quien

para disminuir el riesgo de incautaciones alternaba sus embarques en puertos españoles. Por el puerto calabrés ingresaban, asimismo, cargamentos del multicitado Nelson Orlando Buitrago, *Caballo*, y otros varios proveedores colombianos.

Con la visión global de los negocios que la ha caracterizado, la *'Ndrangheta*, en tanto la *Cosa Nostra* vivía días negros, y la vecina Alemania, los cambios políticos más importantes de las últimas décadas, con la caída del muro de Berlín y la reunificación de las dos Alemanias, se estableció en Leipzig, zona de la antigua RDA —la *Cosa Nostra* lo hizo en sitios como

Dusseldorf—, e invirtió mucho dinero en inmuebles y negocios recién abiertos al capital. A México llegó a través del cártel del Golfo y *los Zetas*, cuando ambas organizaciones trabajaban en sociedad, éstos como brazo armado de aquél, lo cual quedó al descubierto en 2008 durante el operativo llamado *Project Reckoning*, ejecutado por autoridades de Estados Unidos, Italia, México y Guatemala, que logró arrestar a 175 criminales en los citados países con cargos relacionados con el tráfico de drogas, específicamente cocaína sudamericana enviada a México, Estados Unidos e Italia. *Los Schirripa*, una de las familias de la *'Ndrangheta*,

por ejemplo, tenían como proveedores a colombianos, así como a mexicanos vinculados con Heriberto Lazcano Lazcano.

Al día de hoy, la *'Ndrangheta* y los *Zetas* operan en sociedad sus cargamentos de México y Sudamérica, incluso por puertos que se considera tienen los estándares más altos de seguridad, como los de Estados Unidos, Canadá y Reino Unido.

Los apéndices del *Kraken* *'Ndrangheta*, no obstante, de cuando en cuando sufren una que otra tarascada: en pleno corazón de Nueva York, por ejemplo las autoridades antidrogas enderezaron contra una célula que



empacaba cocaína y heroína en bloques de pescados para congelarlos en conjunto, los cuales se embarcaban de Surinam con dirección a México, Canadá e Italia, un caso por demás ilustrativo del *modus operandi* de la 'Ndrangheta por los mares de todo el mundo. En febrero de 2014, el tribunal federal del Distrito Este, presidido por Loretta Lynch, ordenó el arresto de 24 miembros de la mafia, entre ellos Raffaele Valente, alias *Lello*, un miembro de la 'Ndrangheta; Franco Lupoi, de la familia Gambino; Charles Centaro, alias *Charlie Pepsi*, de los Bonanno, además de Dominic Ali, Alexander Chan, Christos Fasarakis y

José Alfredo García, alias *Freddy*, identificado por el clan como “el contacto mexicano con los cárteles”.

Para pormenorizar esta historia podríamos comenzar con una pregunta simple: ¿cómo metería usted 500 kilogramos de cocaína pura en contenedores de pescado congelado? La respuesta es aún más simple: se toma un pescado, se le abre la boca y por ésta se le introduce el polvo. Para evitar que la cocaína quede atiborrada y el pescado pierda su forma, lo más conveniente es meter 100 o, como máximo, 200 gramos de cocaína por ejemplar. Si se opta por la primera medida, entonces se necesitan 5 000 pescados para conformar un

cargamento de 500 kilogramos de cocaína. Cuando menos así estimaron los traficantes de esta historia, un caso en el que la *'Ndrangheta* estaba asociada tanto con los Gambino y los Bonanno (dos de aquellas cinco familias que a partir de la *Cosa Nostra* crearon la mafia ítalo-americana en Nueva York) como con cárteles mexicanos que operan el tráfico náutico de cocaína desde Guyana.

En conjunto con los miembros de las familias criminales de la *Cosa Nostra* en Nueva York, los de la *'Ndrangheta* se infiltraron en la Gran Manzana, con el auspicio de empresas de envíos legítimas, en un plan para contrabandear

cocaína y heroína entre Estados Unidos e Italia. Lo que no sabían es que había un acuerdo entre la FBI y la Policía Nacional de Italia para investigar e identificar su esquema.

Franco Lupoi, residente de Brooklyn que vivió en Calabria, dueño de una famosa panadería (la Royal Crown Bakery, en 14<sup>th</sup> Avenue, en Bensonhurst), un *paneficio* estilo italiano, utilizó sus estrechos vínculos con la delincuencia, tanto con la familia Gambino como con la '*Ndrangheta*, para, con la misma base estructural de ésta en Calabria, expandir su negocio de tráfico de drogas.

El italiano Nicola Antonio Simonetta, suegro de Lupoi y miembro

del clan Ursino de la '*Ndrangheta*, viajó a Brooklyn en 2012 y se reunió con su yerno y, desde luego, ignorándolo, con un agente encubierto del la FBI, quien grabó a ambos en plena planeación para enviar narcóticos de Estados Unidos a Italia a través de *Coca Tauro*, durante la cual el primero reveló que sus asociados '*Ndrangheta* en el puerto garantizarían la llegada de los buques portacontenedores con las drogas. Lupoi ya había afianzado sus conexiones en el hampa para vincular a sus socios criminales en Nueva York con los de Canadá e Italia para garantizar que el contrabando de drogas entrara por buen puerto. En el lado

italiano operaban un líder de la 'Ndrangheta, Francesco Ursino, los proveedores de heroína y los compradores de cocaína.

Aunque los miembros de la 'Ndrangheta son avezados y cuidadosos, ni de lejos Lupoi y Ursino sospecharon que uno de sus compradores de heroína era un agente encubierto. En una reunión que tuvieron en un Dunkin Donuts de Manhattan acordaron con él que primero les compraría 1.3 kilogramos, que supuestamente distribuiría en Nueva York, y en esta misma ciudad el propio Lupoi, junto con Chan y García le vendieron al agente secreto tal cantidad

de heroína.

Paralelamente, Lupoi puso en marcha un plan para transportar en contenedores de Guyana a Calabria los 500 kilogramos de cocaína referidos, ocultos en los alimentos congelados. En cuanto a la recepción del cargamento en Gioia Tauro, Lupoi respondía, pues tenía relaciones con un funcionario del puerto que, a cambio de 200 000 euros, daría el paso a los contenedores.

Desde Nueva York, Lupoi organizó con Alexander Chan y José Alfredo García los embarques Guyana-Italia. Los tres planificaban y debatían sobre sus conexiones con los cárteles mexicanos y definían si los 500

kilogramos de cocaína de muy alta calidad —que acá en Calabria se multiplicaría en tantos cortes como pudieran aplicarse— se enviarían entre paquetes de pescado congelado o si era mejor ocultarlos en cargamentos de piña. Aunque no todos estaban de acuerdo, al final decidieron que era mejor enviarlos en contenedores de pescado: en Gioia Tauro necesitarían un día para descongelarlos y uno más para extraer la droga. Acorde con este plan, acá en Italia Ursino y otros de sus operadores tenían pensado que los transportara una naviera que opera en Guyana y utilizar una compañía de importación de pescado para recibir el



envío, pero la operación tuvo un traspié: en uno de los barcos de la naviera guyanense arribado al puerto de Malasia las autoridades locales descubrieron que sus contenedores, consignados como carga de latas de leche de coco y piña, tenían enlatadas varias toneladas de cocaína pura de alta calidad.

La operación de los hombres de Brooklyn parecía salada, a lo que, según la FBI, Lupoi añadió más agravantes: le vendió a Raffaele Valente un silenciador ilegal, y al agente encubierto, una escopeta de cañones recortados.

Mientras tanto, por estos lares, sin tampoco sospechar que estaba bajo la mira de los agentes antidrogas, el

elegante Valente, devoto de san Miguel Arcángel —santo patrono de la 'Ndrangheta—, regresó sólo para presumir con sus socios que había reunido a un grupo de hombres fuertemente armados en Nueva York y que su centro de operaciones era “tan seguro como Fort Knox”, la base militar de Estados Unidos en Kentucky.

En Nueva York, Lupoi mantenía una amplia red de asociados en el lavado de dinero, que rebasaba los 500 000 dólares de ganancias obtenidas por la venta de narcóticos y el tráfico de armas ilegales, según las indagatorias de las autoridades estadounidenses, en contubernio con Dominic Ali, *Charlie*

*Pepsi* y Fasarakis, un empleado del Alma Bank, en Brooklyn.

“La *Ndrangheta* es una organización criminal excepcionalmente peligrosa”, asevera Loretta E. Lynch en el documento emitido por la FBI respecto de las detenciones de Lupoi y algunos de sus asociados, y agrega: la mafia calabresa es “sofisticada e insidiosa, con tentáculos que se extienden desde Italia al resto del mundo”. Tiene razón: para no ir tan lejos, en sus asociaciones con mafiosos colombianos, opera en los estratégicos puertos del Atlántico en la Península Ibérica, como Vigo, Ibiza, Barcelona e incluso Valencia, donde mantienen empresas y embarcaciones

que usan para traer la droga que sale de puertos argentinos, ecuatorianos o de la misma Surinam. De allí, alguna parte de las cargas se manda a Génova y Venecia, donde su redistribución se pierde entre los centenares de toneladas de mercaderías que día y noche se transportan fluvialmente en esa fastuosa atmósfera marítima coronada por la plaza de San Marcos, el “salón más bello de Europa”, a ojos de Napoleón Bonaparte.

Esa misma modalidad de tráfico utilizaba, por ejemplo, el grupo de Luigino Berritto, también de la *'Ndrangheta*. Los dueños de barcos y yates recibían en éstos coca procesada y

también pasta de coca que refinaban en sus laboratorios en Ibiza.

Uno de los operadores de las alianzas entre la *Cosa Nostra* y la *'Ndrangheta* más destacados fue, durante muchos años, Roberto Pannunzi, alias *Bebé*, como lo llaman acá en Italia, a quien la policía italiana identificó como “el mayor traficante de cocaína del mundo”. El apelativo suena desorbitado, sobre todo en un mundo criminal donde cada capo, *boss*, señor, se asume como emperador, rey o príncipe, exagerando sus dotes en la mafia; lo cierto es que, asentado entre Colombia y Venezuela, Pannunzi, con dotes de publicirrelacionista y negociador,

traficaba por toneladas para ambas mafias.

*Bebé* se inició en el negocio de las drogas hace más de cuatro décadas, en los laboratorios de heroína de Sicilia. En los años ochenta fue detenido junto con Salvatore Miceli, un contacto entre la mafia de Calabria y los cárteles colombianos (de Cali y Medellín), y después de su corta estancia en prisión se convirtió en cabildero y operador que concilió negocios para mafias antagónicas y, más adelante, en “rey de la cocaína”. *Bebé* coordinaba flotillas enteras de embarcaciones que traían la droga desde Colombia. Pannunzi, también empresario de la moda, poseía

casas de alta costura en Roma, como la tienda Papavero (Amapola), hombre cercano al capo siciliano Bernardo Provenzano, hizo estrechos vínculos con capos colombianos y mexicanos.

El reinado de Pannunzi se tambaleó grandemente cuando compró un barco griego, el *Mirage II*, para traer un cargamento de coca que se hundió perdiendo la valiosa carga, lo cual no dejó muy contentos a los socios, además de que las agencias antidrogas ya querían echarle el arpón.



Hasta esta zona, por los mares donde el

Atlántico y el Adriático llevan a Nápoles y a Campania, llegan también algunos cargamentos en viajes asociados entre la *Camorra* y la *Cosa Nostra*. La droga que le llega a la primera por el puerto de Nápoles a veces recala por España y se dirige hacia Scampia, Melito, Marano, Mugnano y otras regiones italianas. Otra de las rutas comienza en la península colombiana de La Guajira, Venezuela, Surinam y Brasil, hasta el norte de África, para luego subir por el mar Tirreno y la región del Vesubio. La cargan barcos, veleros, yates, catamaranes, pesqueros y lanchas acondicionados especialmente para esas suertes.



Como miembro de la *Camorra*, por ejemplo, el ex pescador convertido en empresario Gennaro Cimmino empleaba su yate *Genci*, una embarcación de lujo, para estar en ruta.

## MALTA, PUENTE NEURÁLGICO

Las mafias italianas tienen la ventaja adicional de la cercanía de su país con Malta, imperio de las compañías navieras fachada o de comercio internacional de portafolios, de una industria marítima donde no hay empresas o, mejor dicho, tan sólo existen en el membrete, pero facturan

millones de euros y dólares, y paraíso fiscal que coopta capitales lo mismo de magnates rusos y contrabandistas chinos que de piratas británicos y traficantes mexicanos.

La infraestructura marítima en la vecina Malta, a sólo 90 kilómetros de Sicilia, sirve a los traficantes para que de un día a otro abran una “naviera” y empleen sus embarcaciones, con matrícula, nombre y bandera, para transportar lo que quieran sin restricciones y con la bajísima posibilidad de revisión por parte de las autoridades, explica Fabrizio Barcellona, encargado del área de Seafarers (La gente de mar) de la

International Transport Workers' Federation (ITF), la organización internacional que agrupa a los sindicatos de marinos más importantes del mundo.

El uso de banderas de conveniencia favorece que los barcos los usen no sólo para las drogas sino también para otros tráficoos ilícitos, como el de inmigrantes ilegales, transporte de armas ilegales; es muy fácil para cualquier persona que quiere tener una empresa y no desea identificarse. Estas empresas no pagan impuestos y tienen posibilidades de usar los barcos para colaborar con el crimen. Las mafias han aprovechado el uso de banderas de conveniencia, porque estas compañías y sus barcos no tienen ningún control.

Barcelona habla por experiencia: este genovés, por cuyas venas corre sangre de marino, no sólo conoce a la perfección estos mares y las peripecias de navieros legales lo mismo que de truhanes; graduado en el Instituto Náutico San Giorgio di Genova como ingeniero de cadetes en 1984, sirvió varios años a la Marina italiana a bordo de dos buques: de vigilancia costera y de rescate, luego navegó como oficial de los buques de carga seca, de buques tanque y de crucero en los sectores público y privado. Hace 10 años trabaja en ITF, desde donde se encarga del equipo de Operaciones Marítimas y de la Campaña contra las Banderas de

Conveniencia que busca que se respete la normatividad del sector. Habiéndolo, se acotaría adicionalmente la ilegalidad en el mundo marítimo y mercante y, siquiera parcialmente, el meganegocio del tráfico marítimo de drogas.

Podría decirse que Malta es el Panamá del Mediterráneo, un paraíso múltiple: fiscal, del contrabando y para el mundo marítimo que trabaja en la ilegalidad, aunque cabe agregar que en Panamá hay mayores regulaciones que en Malta; por eso este pequeño país de la Unión Europea, en el ombligo del mar Mediterráneo, es también un paraíso para los traficantes de drogas. Alrededor de sus islas: Gozo (Ghawdez,

en maltés) y Comino (Kemmunna); sus islotes: Cominetto y Filfola, y aun de sus diminutas islas de San Pablo, se transbordan cargamentos que entran por la *Autopista 10*. Su geografía y su orografía, que legendariamente sirvió de refugio a los navegantes por ser costas rocosas y altas, favorece ahora a los traficantes.

En un solo edificio de la Republic Street de La Valeta, la capital, por ejemplo, se ubican, sin que se puedan establecer sus identidades reales, unas 30 empresas, cada una con 30 a 40 barcos registrados, cuyos propietarios, cargas o rutas carecen de control, aunque se sabe que transportan los

mayores arsenales con destino a los mercados entre Oriente y Occidente.

Estas mismas aguas maltesas de tráfico de drogas son el camino directo de las embarcaciones en que los africanos expulsados por las hambrunas, las guerras o los conflictos que azotan sus pueblos viajan en peligrosas travesías en busca del sueño de vida europeo (como en América buscan miles el sueño americano). Barcos cargados de droga arriban por la zona de Malta y transbordan sus cargas en las aguas cercanas a Lampedusa, la pequeña isla del sur de Sicilia, símbolo de la inmigración africana en Europa, en cuyas costas desembarcan, o, mejor

dicho, mueren, oleadas de migrantes; sí, ahí donde el papa Francisco pronunció aquel gran discurso y reproche a la humanidad indiferente.

## DE VUELTA A LAS MONTAÑAS, Y AL CORAZÓN DE LA MAFIA

Estamos de nuevo en Corleone, el corazón simbólico de Sicilia, y aunque muchos corleoneses han luchado férreamente por quitarse el estigma de ser tierra de mafiosos, resulta imposible cerrar los ojos ante dos hechos: los dueños de los negocios más prósperos aún se apellidan Riina y Provenzano, y en Trapani muchos de los nuevos ricos y



los empresarios más acaudalados tienen vínculos con Matteo Messina Denaro.

La mafia bulle en Corleone. Será por eso que en el cementerio las tumbas de los viejos *boss* tienen siempre flores frescas y veladoras encendidas. Entre todas destaca la de Michele Navarra, por ser la más alta, elegante y bien cuidada. Es una capilla con dintel dorado que en su interior tiene una repisa sobre la que descansa su fotografía. Los cristales están perfectamente pulidos, impecables, como si pretendieran ser la efigie de su morador. Detrás del vidrio, sin una sola triza de polvo, observo la llama de los cirios mecerse suavemente como los

trigales en sus antiguos campos en esta villa.

Dicen que hace décadas, cuando florecía la *French Connection*, algunos mafiosos dudaron en incursionar en el negocio de drogas, pero al final entraron, y el mercado les ganaría; se hicieron y se hacen de oleadas de dinero fresco, a costa de envenenar su propia sangre, su propia Sicilia, hoy una de las regiones que mayor consumo de cocaína registra en la última década, según refiere el Centro de Desintoxicación de Cocaína Narconon:

Sicilia es una de las áreas en las que, en los últimos años, el consumo de cocaína se ha extendido como pólvora entre la población. Ya

no es la droga de los salones o de élite, la adicción a la cocaína ha involucrado a personas de todas edades y grupos sociales, a menudo sin darse cuenta del grado de dependencia que este fármaco induce.

Pero no sólo en el sur de Italia hay problemas por el desaforado consumo de cocaína. El verano de 2013, en Venecia, un gondolero chocó fatalmente contra uno de los *vaporettos* que cruzan la ruta sobre el canal principal, cerca de Rialto. En la góndola una familia alemana hacía uno de esos típicos paseos para turistas; no quería concluir sus vacaciones sin la tradicional navegación a bordo de la esbelta y larga embarcación a remos de manufactura

veneciana sobre los canales, mirando las pintorescas fachadas. El padre de familia resultó muerto y herida su hija de tres años de edad. El examen toxicológico hecho al gondolero reveló la presencia de cocaína y hachís en su sangre. Esas drogas pudieron entrar por cualquiera de estos puertos.

**12**

Portugal, los pescadores

Por las aguas del Atlántico, el *Río Manzanares* siguió su travesía rumbo a los mares de Galicia. Debía navegar por las rías altas y acercarse a las costas de Cedeira, en La Coruña, donde lo aguardaría el navío que le recibiría la carga, pero en aquel julio de 2008 sus infortunados tripulantes no tenían los vientos a su favor.

Tras las huellas del pesquero, atravieso las mediterráneas aguas del golfo de Castellammare al Atlántico, hasta llegar a Lisboa. En la ciudad del fado, los antiquísimos tranvías y la nostalgia eterna, me encontraré con José Ferreira Leite, uno de los más reconocidos expertos europeos en el

tema del tráfico de drogas, quien, he sabido, conoce el destino de ese navío. Con una sólida trayectoria como policía de investigación y trabajo de inteligencia, el portugués fue seleccionado entre un buen número de aspirantes del Viejo Continente para dirigir el Centro de Análisis y Coordinación Marítima para Narcóticos (MAOC-N, por sus siglas en inglés),<sup>1</sup> un nombre tan ambiguo que en cierta manera camufla el trabajo real del equipo bajo tutela de Ferreira Leite: atajar los cargamentos de droga marítimos.

En el seno de la Unión Europea, el MAOC-N, una entidad multinacional de

seguridad marítima, se creó en 2007 por acuerdo de siete países: Portugal, España, Italia, Francia, Países Bajos, Reino Unido e Irlanda, para frenar, coordinadamente con policías en altamar y con base en informes de inteligencia criminal, el tráfico transmarino de cocaína hacia Europa y la costa occidental de África.

Se eligió Portugal como sede del MAOC-N porque es el país que, con sus 1 720 560 kilómetros cuadrados de zona marítima, tiene más salidas hacia el océano Atlántico. Su costa es extensa: tiene 1 230 kilómetros en la parte del Portugal continental, 667 kilómetros en las islas Azores, 250 kilómetros en



Madeira y en las islas Salvajes. Es un país de agua: bañado por el lado del Atlántico; por la que choca en sus islas; por la que corre por sus ríos: sólo el río Tejo, que cruza de punta a punta Lisboa —puerta de entrada a Europa, y frontal a África— y forma el estuario del mar de la Paja, con 1 008 kilómetros, es el más largo de la Península Ibérica.

Cada vía de agua representa para los traficantes el equivalente a cientos de kilómetros de autopista para transportar sus drogas, y los nativos peninsulares, con su legendario prestigio como los mejores navegantes del mundo, una atractiva veta de gente de mar a la que están dispuestos a ofrecer cualquier

pago a cambio de que timoneen sus embarcaciones.



Llegar al búnker del MAOC-N, ubicado en el trecho más recóndito del puerto lusitano, resulta toda una hazaña. He debido cruzar las siete colinas sobre las cuales se levanta Lisboa; perderme entre calles decadentes y bohemias; caminar sobre rojizos adoquines en el barrio de Belém y entre los edificios moros de Alfama, el barrial más antiguo de la ciudad; zigzaguear las calles que acompañan el curso marítimo del Tejo más allá de los lindes de Madre Deus;

subir hasta el Castillo de San Jorge, el punto más alto del puerto, y, desde esa edificación, vestigio de la ocupación musulmana de mediados del siglo XI, echar un vistazo por el periscopio de la torre Ulises para avistar abajo los barrios Castelo y Alfama, y, más allá, hacia el horizonte, el tramo donde el Tejo se pierde entre bodegas portuarias, y, ya ahí, descender, y, como los viejos marinos, dejarme guiar por la rosa de los vientos. La brújula me indica que debo cruzar el Tejo de cabo a rabo. Al fin llegué.

“Nadie llega hasta aquí”, me suelta el portugués José Ferreira Leite al recibirme en la entrada del inmueble

más apartado de los recintos portuarios, donde yace una pequeña bandera rojiverde, los colores de Portugal. En la puerta no hay logotipo, nombre ni identificación alguna. Entonces comprendo por qué en Lisboa nadie sabe dónde queda el MAOC-N ni con qué se come eso. Incluso en el sector marítimo internacional parece poco conocido. “Debemos cuidar que nadie se interese por lo que hacemos aquí”, me dice Ferreira Leite cuando le reprocho lo oculta que está su oficina y el hecho de que la dirección que me proporcionaron cuando pactamos la visita en realidad no existe. Su respuesta tiene mucho de fondo. Lo entiendo al

observar en su sala de juntas el lema del MAOC-N inscrito en el logotipo donde, detrás de la escotilla, aparece Tritón, el mensajero de las aguas profundas: “Certa cito”, discreto, silencioso y eficaz, dice debajo de la imagen del hijo de los dioses marinos Poseidón y Anfitrite.

Para los operativos antidrogas que dirige, el MAOC-N posee una base de datos alimentada con las informaciones aportadas tanto por las policías como por los informantes de distintos países, en la cual se catalogan embarcaciones sospechosas en dos niveles: CAT1 y CAT2. La primera categoría se refiere a embarcaciones sujetas a investigación

en algún país, y la segunda, a aquéllas cuyos tripulantes o movimientos pueden estar relacionados con el mundo del narcotráfico.

El equipo de MAOC-N, conformado por su director y analistas (casi todos, policías de investigación y expertos en inteligencia antinarcóticos), examina la información de inteligencia operativa que recibe y determina la conveniencia de atajarle o no el camino a alguna embarcación ante los indicios de que se trate de un barco cargado con droga, es decir, *nodriza*, o de cualquier tipo de embarcación implicada en una operación de tráfico de droga, desde las que la transportan hasta las que les

suministran combustible.

La idea original de crear un organismo como MAOC-N fue francesa, pero no avanzó y después Inglaterra lanzó la iniciativa a partir de la evidencia del carácter multinacional del tráfico de cocaína a través del Atlántico y la dificultad de los países de dar respuesta cada uno por separado, además de la insuficiencia de contar con todo el equipo para operaciones de intercepción: como no todos los países tienen los medios navales adecuados o disponibles para hacer la interceptación de las embarcaciones que estén cruzando el Atlántico con droga, se pensó que lo mejor era actuar en conjunto y de manera coordinada, para tener capacidad de dar respuesta desde cualquier punto marítimo.

—¿A partir de qué momento se decide que es necesario un centro como éste? ¿Qué ocurre con el tráfico de cocaína?

—Toda la cocaína tiene su origen en América del Sur y el Caribe, y se trae a través del Atlántico; antes se hacía directamente, y ahora también por los mares del África occidental. Surgió la necesidad de interceptar esos cargamentos en el Atlántico, en las costas de Europa y de África; en el momento en que las drogas comenzaron a transportarse por África occidental se supo que ya era inaplazable interceptarlas antes de que llegaran a Europa, ya fuera que se trajeran desde



Sudamérica o vía África. La finalidad es que esa droga no entre a Europa.

El uso de los mares de África para transbordar la cocaína que desde Sudamérica se envía a Europa —explica Ferreira Leite— derivó del incremento de policía y vigilancia en algunos puntos del Atlántico adonde antaño regularmente se enviaba de manera directa.

Es siempre la misma historia: si aumentas la policía y la vigilancia en una ruta marítima, los traficantes se mudan a otro sitio. Y es siempre la misma respuesta: aumentamos las aduanas y las inspecciones en ese lado y entonces los traficantes utilizan otro. Pero aun con la vigilancia que hay en los mares cercanos de

Europa, mucha droga todavía entra de manera directa, la otra parte se transporta por los mares de África.

Aunque, aclara, no hay manera de tener estadísticas exactas sobre las cantidades que llegan por una y otra vías: “Es difícil tenerlas simplemente porque es un negocio clandestino, es una actividad clandestina”.

## PESCADORES DE NARCOS

Los pescadores de narcotraficantes y cocaína trabajan de la siguiente manera: la información que recaban se cruza con las agencias de inmigración y se hacen

indagatorias sobre casos particulares para detectar redes de tráfico o la existencia de algún navío que esté, o pueda estar, cargado con droga. Entonces organizan los operativos navales de interceptación, en los que participan barcos patrulla y aeronaves que en cualquier punto de este océano intentarán detener la embarcación para confirmar la existencia de droga, y, en su caso, requisarla para que posteriormente la jurisdicción correspondiente dé paso al proceso judicial.

En cada operativo se emplean diferentes tipos de embarcaciones, dependiendo de la que se ha de interceptar. Por ejemplo, si es una

lancha, se mandan lanchas, pero si es un barco grande, entonces de plano se envían buques e incluso aviones de guerra que cercarán el navío por mar y aire.

El problema para estos pescadores de narcos es que las naves que poseen las mafias están cada vez mejor equipadas; por ejemplo, lanchas rápidas muy potentes, incluso más veloces que cualquier barco de las armadas y las policías, o provistas con tres o hasta cuatro motores de más de 1 000 caballos de fuerza cada uno que, además, no operan solas, sino que en diversos puntos marítimos otras más las abastecen de combustible y del equipo

necesario para proseguir sus travesías. En suma, se trata de lanchas tan potentes que pueden cargar 3 000 o 4 000 kilogramos de cocaína, más el combustible, y que cuentan con sofisticados radares y equipos de comunicación vía satélite.

Así, resulta muy difícil la interceptación de ese tipo de naves, tanto por la propia estructura de la embarcación como por la logística que los traficantes emplean para mantenerla en movimiento: tecnologías muy sofisticadas y precisas, incluso con satélites y avionetas que *halconean* los mares para indicarle a sus embarcaciones la manera en que pueden

eludir la vigilancia, o la persecución policiaca.

## LAS RUTAS

En la actualidad, la ruta más utilizada por los traficantes de droga es la llamada *Autopista 10*.

Por este lado del Atlántico, la segunda ruta donde los traficantes hacen escalas es en las Azores, un grupo de nueve islas portuguesas situadas en medio del Atlántico, a unos 1 500 kilómetros de Lisboa, consideradas el oasis natural de este océano. Forman parte de la Macaronesia, de los cinco

archipiélagos del Atlántico Norte: Azores, Canarias, Cabo Verde, Madeira e Islas Salvajes, los puntos más cercanos al continente africano. Los barcos cargados con coca — especialmente pesqueros y embarcaciones de recreo— navegan entre el macaronésico africano para saltar luego hacia Europa por Cabo Verde, las Canarias y la isla de Madeira.

En otra de las rutas, al entrar al Atlántico las embarcaciones se internan hacia África occidental, zigzaguean por Guinea Bissau, Guinea Conakry y Senegal para, de ahí, alcanzar la Península Ibérica. También hasta este punto llega la ruta central, que se

extiende desde América del Sur, en la zona de Brasil, y cruza por Cabo Verde para llegar a las Azores, Madeira o las Canarias. Por esta vía, la droga se envía en fardos que se arrojan con boyas y que recogen otros marinos en lanchas rápidas, que después la transbordan a embarcaciones más pequeñas, en particular barcos de recreo y planeadoras, que finalmente la entregarán en puertos o costas.

Para estas operaciones el uso de embarcaciones de vela, más pequeñas, va en aumento, lo cual, explica Ferreira Leite, se basa en la lógica de diversificar el riesgo:

Los traficantes hacen la siguiente ecuación: si



pones 5 mil kilogramos en un barco muy grande y te atrapan, te confiscarán 5 mil kilogramos, pero si pones 500 kilogramos en 10 barcos pequeños, te podrán detener uno, máximo dos, pero nunca todo el cargamento. Ésa es la lógica de los traficantes. Es una mentalidad empresarial, una cuestión de logística, pues si les detienen una embarcación pequeña, la pérdida será menor. Los traficantes [...] lo que buscan es enviar la mayor cantidad de droga con los menores costos posibles.

A estas alturas hablar de rutas en un océano tan inmenso como el Atlántico parecería un sinsentido, pues, en resumen, expone Ferreira,

en este momento cualquier punto puede ser

destino de uso de ruta de los traficantes [...] Cualquier trecho marítimo puede ser punto de entrada o salida o de llegada de las drogas, porque si establecemos un control de este lado del océano, buscarán otro punto, y si en ese otro punto se establece un control, irán a buscar otro más allá. Aunque pensamos en establecer controles, por muy grandes que sean, en términos generales hablamos de muy pocas millas dentro de un océano [...] que a la mitad está completamente libre de control, libre de vigilancia.

Aunque hay rutas frecuentes, como la *Autopista 10*, las rutas pueden cambiar el día de mañana. En última instancia, siempre es lo mismo: los traficantes están tan bien organizados y utilizan tantos sistemas de

logística e inteligencia que siempre verán la oportunidad para usar una determinada ruta en el momento más adecuado. Vamos a imaginar que estamos entre Mauritania y Senegal, o entre Portugal y España: si España refuerza la vigilancia aquí, la tendencia será ir por Portugal. Si Portugal la refuerza, la tendencia será a la inversa, o buscarán otras rutas. Pero, a diferencia de lo que ocurre en México o Colombia, los traficantes que traen acá la droga siempre tienen rutas más dinámicas. Es muy importante comprender que el objetivo de un traficante no es que la gente consuma drogas, sino ganar dinero. Por lo tanto, el que la gente consuma o no consuma droga al traficante le da igual, a él lo que le interesa es de qué manera vender su producto, en qué países y cómo lo

entregará con el menor costo y riesgo posible.

Así, una embarcación *nodriza* muchas veces puede llegar a puerto y entregar directamente la cocaína, pero si la faena se complica, en altamar recibirá apoyo de embarcaciones menores a las cuales transbordará su comprometedor carga.

## BARCOS LEGALES PARA LAS MAFIAS

El negocio marítimo no es como el tráfico terrestre, en el que las mafias utilizan vehículos robados o con placas falsas. Los barcos son legales, tienen registro de un propietario, una bandera

del país en el cual están registrados y matrículas asignadas legalmente. De llevar una matrícula falsa, serían especialmente susceptibles a abordajes y revisiones de cualquier autoridad. Esto es: por ley, una embarcación debe tener un pabellón, el del país que la abandere, y un número de registro en ese país, catalogado en las distintas categorías que tienen las embarcaciones: barcos de recreo, de vela, a motor, cargueros, pesqueros, entre otros. Si no se tienen ese abanderamiento y el número de registro o matrícula, técnicamente se le considera una embarcación pirata, y, según las leyes marítimas internacionales, una

embarcación sin bandera es abordable en cualquier momento por cualquier autoridad, en cualquier país, en cualquier situación, en cualquier punto. De lo contrario, para abordarla se debe pedir una autorización específica al país que la abanderó, y mientras éste no la conceda, la embarcación es intocable.

La autorización para revisar un barco se solicita, con base en el convenio de las Naciones Unidas de 1988, al país de abanderamiento y en relación con las evidencias que se tienen de que la embarcación está vinculada con el tráfico de drogas. Si al abordarla se encuentra cocaína o drogas, el tratamiento que se da a esas personas

que son detenidas corresponde al país que realizó la operación, que procede según su jurisdicción, según sus propias leyes. Ésa es la razón principal por la cual los traficantes no usan barcos pirata para el transporte trasatlántico de droga; es decir que el mejor camuflaje es tener en regla la embarcación. Otro tema, ya comentado, que sucede en zonas como el Pacífico colombiano, consiste en cubrir las matrículas de los barcos mientras las tripulaciones realizan las operaciones ilegales.



Revisar una narcoembarcación no es tan

sencillo como subir y hallar la droga en cubierta, aunque se han dado casos, como el mencionado del *Gatún*, en Panamá; como normalmente va escondida, se requieren técnicas y equipos de búsqueda, visores especiales, detectores y otros instrumentos. De ahí que un registro de esa naturaleza solamente se realice cuando hay una certeza casi total de que se transporta droga, aunque ésta no sea visible, pues si una embarcación se verifica y no se encuentra nada, las autoridades deben asumir todos los costos relacionados con detenerla, “destruirla” y manipular, transbordar o trasvasar la carga legal en busca de la



ilegal. En el caso de los cargueros, por poner un ejemplo, las horas que permanecen detenidos representan pérdidas millonarias, por lo que, de no encontrarse droga, la compañía puede demandar a un gobierno por esa infructuosa revisión.

Ése es el brete para el MAOC-N: si las consecuencias de revisar una embarcación son mayores que la certeza de que haya drogas en ella, no se revisa. En esos casos, sólo los traficantes sabrán si burlaron a la autoridad.

Ésa es la parte importante de nuestro trabajo. Si vamos a pedir a un país que intercepte un navío, allí se invierte dinero. Ésa también es una parte importante de nuestra labor, porque mandar una

embarcación a mitad del Atlántico a buscar otra embarcación cuesta mucho dinero, y eso depende de la información que tenemos, de la situación que existe desde el punto de vista técnico. Es decir, cada caso requiere un trabajo de estimación de riesgos, y allí radica el punto medular de nuestro trabajo,

dice Ferreira, policía de investigación desde hace 35 años, y durante nueve, director del departamento Antinarcóticos de la policía portuguesa.

Tengo la impresión de que a este hombre no le sorprende hallar cocaína escondida en sitios que los narcotraficantes presumen de ingeniosos, pero me aclara que sigue encontrando casos que lo dejan

boquiabierto. Durante nuestra conversación dirá reiteradamente que “los traficantes van siempre un paso adelante”.

Ferreira mira por los ventanales de esta oficina, a lo lejos, el último trecho del cauce del Tejo, mientras recuerda casos extraordinarios, como el de un velero de apenas 12 metros en el que, no obstante, demoraron dos días completos para hallar la cocaína: 1 200 kilogramos de droga pura en un doble fondo construido ex profeso en la popa. O como el del *Tortuga*, el yate que honraba el nombre de la isla, puesto por Cristóbal Colón, que durante el siglo XVII fue refugio y baluarte de bucaneros

y filibusteros que surcaban los mares del Caribe, era una embarcación estadounidense abanderada en el puerto de Florida. En el verano de 2010 venía hacia el Atlántico, y, para despistar, se dirigió hacia Cabo Verde. En agosto, en estas oficinas recibieron la información, parcialmente de la inteligencia británica, de que viajaba con algo más que su tripulación. Se organizó su interceptación, reforzada por un destructor británico, el *HMS Gloucester*.

A primera vista, tras las revisiones generales, no se halló el *polvo blanco*. Ni rastro. No había nada en cubierta, nada en los escondites ordinarios,

ninguna doble cubierta. Pero el informante, la *garganta profunda* que tenía MAOC-N, era de los que se clasifican como “de primer nivel”, así que si había dicho que el *Tortuga* venía cargado, en cualquier lugar estaría la cocaína. ¿Pero dónde? Los expertos del MAOC-N se quebraban la cabeza tratando de dar con el escondite. Pasaron 48 horas sin que dieran con él. No podían retenerlo por más tiempo, pues vendrían las cuestiones jurídicas, el riesgo de que la información no hubiese sido fidedigna y, eventualmente, los costos que las autoridades habrían de pagar al armador por destruir el velero.

Entonces un cerebro del MAOC-N dio

en el clavo. ¿Cuál era la pieza que ni de broma los policías se arriesgarían a requisar?, ¿cuál sería la intocable, por ser de las más costosas? El timón de mando, hecho de fibra de vidrio, que va sumergido bajo el agua. Los narcotraficantes habían perforado todo su interior y, allí dentro, metido la cocaína. La detención del *Tortuga* fue un operativo importante por razón de que fue la primera intervención con equipos de asalto lanzados en el fondo del mar.

## EL GOLPE A LOS *PITURRO*

Finalmente            hablamos            del            *Río*

*Manzanares*. ¿Qué es lo que ocurrió con el navío? Aquel verano de 2008 *garganta profunda* habló de nuevo, e hizo que se desbordara un mar de adrenalina en esta oficina: en un barco llamado *Río Manzanares*, que zarpó de aguas americanas y planeaba hacer un transbordo en el Atlántico, iba un importante cargamento de cocaína. Se buscaron registros, se hicieron llamadas, se investigó con los contactos del otro lado del mundo, y se desentrañó el caso: se confirmó que el navío fue contratado ex profeso a su armador para traer cocaína. Para entonces, el *Río Manzanares* cruzaba la *Autopista 10*; posteriormente se dirigió a vía Guinea

Conakry y entró en el Atlántico.

El cargamento no era de un traficante cualquiera, sino de los poderosos *Piturro*. En el MAOC-N sabían que *los Piturro* son un poderoso grupo criminal bien organizado, con mucha experiencia en sistemas de navegación, uso de tecnología y sistemas de comunicación; estaban al tanto de que usaban lenguaje cifrado, comunicación en clave vía internet y celulares que cambiaban de embarcación en embarcación. *Los Piturro*, como ya comenté, han tenido asociados de altos vuelos, así como muchos agentes estatales que les han permitido, por ejemplo, utilizar el aeropuerto vigués de Peinador para



meter droga tanto en vuelos diplomáticos como comerciales.

Cuando en este centro se recibió la información, se supo también que al *Río Manzanares* se le acercaría un velero en las costas de Cedeira para recoger la cocaína, que luego se traspasaría a lanchas rápidas para, en tierra, guardarla en Galicia, desde donde se distribuiría a toda España y a otros países europeos.

Los hombres de este centro ponderaron el caso, y desde aquí, la madrugada del 26 de julio de 2008, desplegaron la llamada *Operación Huracán*: las aduanas españolas enviaron el *Petrel*, desde el cual la

policía nacional abordó el pesquero. El MAOC-N requisó los 2 258 kilos de cocaína pura que perdieron los gallegos y sus socios colombianos. Así fracasó la travesía coordinada por Manuel Díaz Vázquez, sobrino de Manuel Vázquez Vázquez.



La requisa al *Río Manzanares* fue una de las más grandes, casi cinco veces más que los 500 kilogramos de cocaína pura que en abril de 2007 le hallaron al *Alexandra*, navío abanderado, asimismo, en Venezuela, con una tripulación de siete marinos, todos de

ese país. Aquella primavera, aviones de la patrulla marítima francesa interrumpieron la travesía de la embarcación cuando estaba a punto de llegar a su destino.

Luego siguieron más incautaciones de cocaína: al *Wendy*, detenido con 200 kilogramos; al *Sabalá*, un pesquero brasileño, con 840 kilogramos; al *King Alexander*, de bandera neerlandesa, cargado con 598 kilogramos; al *Macarita*, que transportaba 2 400 kilogramos; al *Lucky Day*, de Oceanía, que operaba como nave *nodriza* para la cocaína y cargaba medicamentos como fachada; al *Flibusté*, atajado en las costas de Cádiz, con un techo falso en el

camarote repleto con 1 510 kilogramos, y al *Oceana 2*, venezolano, que ocultaba 4 000 kilogramos de coca pura.

La pesca de narcotraficantes y droga puede ser engorrosa, como el seguimiento a la fragata de vela *Cyam*, con pabellón francés. En 2009 el MAOC-N ya había sido alertado sobre una operación de tráfico de droga que se realizaría en un velero con tripulación francesa, contratado desde España para subirla por el Atlántico. El navío llegó a Frontignan y, tras una búsqueda exhaustiva, se halló la carga: los cuatro tripulantes, todos franceses, llevaban 141 kilogramos.

En 2012, aquí también los cazadores

de narcos detuvieron un cargamento de cocaína del poderoso y multicitado traficante colombiano: *Caballo*. En un carguero le descubrieron 1 200 kilogramos de cocaína de máxima pureza, ocultos en un contenedor de pulpa de pera refrigerada. La composición de la fruta encubría por completo el olor de la cocaína tan eficazmente que el barco ya había sido sometido a revisiones aduaneras en puertos de Argentina y ni los escáneres la detectaron. Venía empacada y firmada con su distintivo nombre: *Caballo*, para entregarse en puertos españoles; aunque le faltaba poco camino, no pudo zafarse de las redes que le cayeron encima.

Sin duda ese mismo año no había sido bueno para *Caballo*. Ya la Interpol había hecho presión internacional para su captura, y a la postre fue detenido en el estacionamiento del San Remo Mall, en la caribeña ciudad de El Tigre, en el estado de Anzoátegui, Venezuela. Confiado, *Caballo*, el experimentado traficante de 42 años de edad, descuidó su seguridad, al no percatarse de que hacía tiempo la policía le pisaba los talones a su esposa, *Rochi*, y a su cuñada, la esposa de Martín, apodada *la Mona*.

Nelson Orlando Buitrago Parada, prófugo de la Interpol, enfrentaba 11 órdenes de captura por homicidio,

concierto para delinquir, reclutamiento ilícito, desaparición forzada, secuestro extorsivo, tortura de persona protegida, narcotráfico y terrorismo. Su hermano Héctor Germán, con 32 órdenes de captura, también fue detenido. A ambos también se les acusaba de la masacre de 11 funcionarios del Poder Judicial colombiano, asesinados el 3 de octubre de 1997 en la zona rural de San Carlos de Guaroa, en Meta, Colombia. No obstante sus detenciones, la red que dirigen aún está a flote.



El uso de frutas, miel y algunos

fertilizantes para encubrir el olor de la droga se vuelve más popular en el tráfico marítimo de cocaína. También se ha recurrido a la cocaína no en polvo sino líquida, más difícilmente detectable por los escáneres. Esta modalidad quedó al descubierto en enero de 2012, cuando en el aeropuerto de Linate, en Milán, se descubrieron 40 kilogramos de cocaína líquida en una valija diplomática. En junio de ese año, en el puerto de Maracaibo, se embarcaron con destino a dos puertos mexicanos, el Venustiano Carranza, en Baja California, y el de Veracruz, cuatro contenedores etiquetados como impermeabilizante formulado a base de asfalto y productos



volátiles. Era cocaína líquida.

Dice José Ferreira Leite:

Son cuestiones de logística pura. Eso se debe a que los traficantes siempre están buscando nuevas rutas y métodos de encubrir la droga. Como en cualquier negocio, los traficantes mudan cuando tienen que mudar. Cambian cuando se ven obligados a cambiar; así ocurre también con las formas en que mandan la droga. Nos gusta mucho decir que esto es resultado del trabajo de las policías, pero, además de ser así, hay otras razones: las guerras entre grupos. Lógicamente, algo pasa para que busquen cambiar. Porque crear un nuevo sistema les representa gastar más dinero, pero la circunstancia misma los obliga a cambiar.

El éxito que los traficantes puedan tener en la entrega de un embarque también puede ser cosa de suerte. Sólo así se explica que, en 2010, un pequeño pesquero fluvial venezolano lograra cruzar de cabo a rabo, cargado con 4 000 kilogramos de cocaína pura, la *Autopista 10*. Llegó solo, sin transbordos, sorteando las bravías aguas y los oleajes del Atlántico y burlando la vigilancia.

## DÍAS DE VEDA

Algunos golpes a la mafia se dan mediante trabajo de investigación e

inteligencia, pero también por *chivatazos* que las mafias dan sobre sus competidores, a veces, incluso, con indicación precisa del lugar donde va la droga, lo que significa que no sólo han permeado plenamente el mundo náutico sino que tienen entre los empleados de puertos, aduanas y tripulaciones gente que trabaja como informante.

También hay casos en que la lógica pura contribuye a la detección de drogas, como el ya mencionado del desorientado golfista que en el invierno hamburgués viajaba con su equipo de palos y bolas rellenos de cocaína. Parece que la *nieve* no se lleva bien con el frío: aquí en el Atlántico resulta

evidentemente sospechoso, por ejemplo, que alguien pretenda velear en invierno, en esos prácticamente cuatro meses del año en que las aguas del Atlántico, con oleajes hasta de 10 metros, se vuelven una trampa para embarcaciones tan pequeñas. Es como un foco encendido. Pero incluso, explica Ferreira, en esa temporada disminuye también el tráfico de droga por el Atlántico aun en embarcaciones de mayor calado; es decir que para los narcotraficantes experimentados son días de veda, lo cual no significa que dejen de transportar droga: la envían entonces vía contenedor u oculta entre los grandes cargueros que cruzan los puertos del

Pacífico y el Atlántico, a los que les da igual si es verano o invierno: tienen rutas establecidas y puertos que operan los 365 días del año.

En la primavera y en el verano, mafias, cárteles, clanes u organizaciones criminales cada vez utilizan más los barcos de recreo, yates y veleros para transbordar la droga por el Atlántico, como explica el director del MAOC-N, de manera que la droga velea entre los miles de navíos de este tipo.



A José Ferreira Leite, el mayor experto en mafias y drogas en el Atlántico, le

resulta curiosa la violenta disputa de los cárteles mexicanos por territorios, extendida ya a Centro y Sudamérica. Piensa que a esa problemática mucho han contribuido la ideología y las figuras de los gánsteres norteamericanos.

Una característica muy importante del narcotráfico en nuestro continente es que no es tan violento. A veces ocurre que hay ajustes de cuentas y alguien mata a alguien, pero es muy esporádico, es muy extraño [...] El narcotráfico en Europa no es violento, los narcotraficantes ni siquiera van armados. Es muy brutal lo que ocurre en México o en Sudamérica, en Colombia; en Europa es más silencioso.

La disputa por las rutas marítimas no es

precisamente con derramamiento de sangre. A veces las rutas se cambian por divisiones internas de las organizaciones y no tanto por la presión policial que se ejerce sobre ellas. La disputa por esas rutas no es tan visible como las disputas terrestres. El mar es como una carretera y la usa todo el mundo. No hay una rivalidad por el territorio marítimo, sino por encontrar sitios mejores, con las mejores estructuras para transportar la droga, hacerse de su comercialización. Así, la disputa es porque las organizaciones controlan determinadas áreas más propicias para embarcar la droga, del mismo modo que en el lado europeo las luchas entre las organizaciones son por ciertas zonas, por determinadas rutas para transportar las drogas. El océano es tan vasto que todos caben

aquí.

No podemos comparar el tamaño de México. Los problemas de las mafias son por las rutas de distribución, no por el tráfico de las drogas. Ésa es una moda que tienen los mexicanos de Estados Unidos. El mercado de drogas sectorizado: una *gang* controla y por eso se matan. En Europa un traficante trae la droga y se la vende a todo el mundo, y la competencia estriba en quién la vende más barata. Nadie controla de la calle tal a la calle cual, entonces no hay esa disputa, y no hay una sola organización que controle. Aquí en Lisboa, o en España, o en Europa, nadie dice: “De esta calle a esta calle la zona es mía”. El que tiene droga la vende y el que la ofrece más barata y de mejor calidad vende; no hay esa cultura del



*gang* de los americanos, y por eso no hay tanta violencia. Los mexicanos aprendieron lo malo de las mafias de Estados Unidos, a matarse por las calles, a pelearse por las ciudades. Y ese mal es un efecto de la tolerancia inicial de Estados Unidos respecto del tema de las bandas: permitieron que se distribuyeran las calles y se las pelearan para negocios mafiosos y, por supuesto, para la venta de drogas, por eso unas las quieren los mexicanos, otras los rusos, otras los filipinos... En Europa es distinto, y la estrategia para combatir las mafias y evitar que la violencia crezca es atajarlas cuando son pequeñas, porque si se les deja crecer, son imparables.

Sin embargo, los brotes de violencia derivados de las disputas entre mafias

comienzan a surgir en Europa como pequeños hongos en la tierra húmeda.

—¿Cuál sería una posible solución para lo que ocurre en México?

—¡Uf! Veamos, lo primero es que se necesitan policías honestos, porque el que haya tanta violencia en las calles es un problema policial, y, por otro lado, es un problema de que Estados Unidos se preocupó mucho en Sudamérica y dejó que todo el problema se replegara hacia México. Lo único por lo que se preocuparon fue hacer un muro para que los mexicanos no pasaran.

”No sé cómo funcionan las policías en México. Es un país muy grande, seguro que hay condiciones que

facilitaron la corrupción. ¿Pero ustedes tienen una policía federal? La única solución es tener una policía federal muy fuerte, y para que sea fuerte no tiene que haber corrupción, lógicamente. La fuerza de una policía no se la da su armamento, sino que sea una policía limpia, honesta, libre de corrupción.”

(Me quedo callada y sonrío. Cualquier mexicano sabrá que este gesto mudo y esta sonrisa resumen la realidad de las policías mexicanas, donde los narcotraficantes tienen en nómina aun a los más altos mandos.)

José Ferreira Leite dice que la historia de la creación de *los Zetas* “es la más increíble que he conocido en el

mundo de corrupción en las agencias de gobierno. Lo de *los Zetas* es una verdadera burla al gobierno mexicano, simplemente increíble”.

## DOLPHIN Y DANCE

En toda historia donde los entramados mafiosos o criminales son desentrañados por hábiles mentes detectivescas, los investigadores tienen un colega, ayudante, amigo o cocerebro, como el John Watson de Sherlock Holmes, o el Arthur Hastings de Hércule Poirot. El de José Ferreira, el pescador de narcotraficantes, es un joven pero

experimentado policía antinarcóticos español, también experto en trabajo de inteligencia, que me pide que no cite su nombre. Conoce al derecho y al revés mafiosos y redes que operan en el Atlántico, y probablemente muchos lo conozcan a él, de manera que la cara pública del MAOC-N es Ferreira, y detrás de sí, o a su lado, tiene cerebros como el español, que planifican y lo ayudan a desplegar los operativos para atajar el camino de los narcos.

El español hace frecuente trabajo en altamar y él mismo participa en las revisiones, cual sabueso con olfato aguzado para tratar de encontrar el ingenioso escondite de la embarcación

donde se puso la coca. En este hombre y en su jefe, el brillante sir Arthur Conan Doyle habría tenido, sin duda, una fuente de historias reales del mundo náutico de la mafia del siglo XXI.

En la parte baja de las oficinas del MAOC-N, detrás de los cristales de las ventanas, es posible escuchar por momentos el ruido de las olas chocando con los riscos que bordean el cauce del afluente en sus lindes con la ciudad de Lisboa. La monotonía del sonido del agua en golpes secos se rompe con la alharaca de dos pequeñas aves parlanchinas.

En una enorme jaula blanca, Dolphin y Dance revolotean canturreando el

cortejo matutino. Son dos agapornis, una especie de aves de la familia de los loros. Los pájaros del amor, les llaman. De allí la raíz del nombre: ágape, palabra griega que significa *amor*. Y es que los pequeños loritos, oriundos del África subsahariana, Tanzania o Madagascar, son incapaces de sobrevivir solos. Para vivir deben estar en pareja. El macho y la hembra pasan el día acicalándose las plumas uno al otro, si así podría describirse el ligero aleteo que se hacen al rozar sus cabezas.

Dolphin y Dance se convirtieron en inquilinos del MAOC-N desde que el macho fue rescatado del barco *Dolphin Dance*, un velero que, cargado con 250

kilogramos de coca colombiana, en agosto de 2009, cruzó las entonces Antillas Neerlandesas para traer la droga a Europa, pero fue interceptado en el Atlántico en un operativo del MAOC-N. El pobre chocaba contra las escotillas de la cabina de navegación intentando salir mientras los policías requisaban el velero. Su hembra le fue llevada por el equipo del MAOC-N para que viviera aparejado, como lo exige su naturaleza.

Entre el canturrear de las aves, miro hacia el horizonte, hasta donde es posible divisar una parte de las esclusas que abren sus puertas al puerto de Lisboa, adonde llegan barcos directos de Brasil, Colombia, Venezuela y otros



puntos de Sudamérica, en muchos de los cuales habrá cargamentos de cocaína que nadie detectará y que en los próximos días abastecerán a los consumidores de todo el continente. Algunos de esos navíos habrán cargado su droga desde barcos *nodriza* asentados en las cuencas del río Putumayo y el Leticia, y navegado por los mares de Colombia, o el Amazonas, por el lado de Brasil, el imperio colonial portugués del siglo XVI y uno de sus principales socios en el comercio marítimo en la actualidad.

Todavía, como hace cuatro décadas, entre las mafias se buscan marinos, capitanes, oficiales, tripulaciones de la

Península Ibérica para el tráfico marítimo de droga. Con frecuencia son enganchados en sitios como Vigo, Marín, Cedeira y Vilanova, y también en este puerto, capital de Portugal. La crisis económica que desde hace varios años atraviesa este país, donde el sector náutico representa una considerable fuente de ingresos, ha orillado a que más gente de mar se reclute con las mafias para transportar droga, aunque hacerlo ya no les garantiza salir de sus dificultades económicas. Ejemplos claros son los casos de los tripulantes del *Río Manzanares*, que sobrevivieron a su travesía alimentándose con carne de perro engordado con carne de rata, y del

*San Miguel*, un pesquero venezolano lanzado a la mar por los traficantes pero sin víveres, por lo que la tripulación sobrevivió, para custodiar su cargamento: 3 600 kilogramos de cocaína que valía 200 millones de euros, capturando tortugas cuya carne cruda engullían vorazmente.

En el contrabando náutico de cocaína, las tripulaciones siempre son el eslabón más débil. Si los detienen, lo mejor que pueden esperar es una pena carcelaria benigna, pero si tienen la mala fortuna de caer en mares de un país en el que el tráfico de drogas se castiga con la pena capital, entonces será peor incluso que un naufragio. Tal fue la

suerte que corrieron los tres hermanos sinaloenses Luis Alfonso, Simón y José Regino González Villarreal en Malasia, condenados a pena de muerte en agosto de 2013 por tráfico de drogas.

Sin embargo, los trabajadores del sector marítimo, sobre todo en economías deprimidas como las de México, y países de Centro y Sudamérica, y, en años más recientes, de Europa, como Portugal, con su industria pesquera afectada gravemente, los náuticos se aventuran porque no tienen otra opción, pese a que se trata de un negocio mundial en el que más se arriesgan y menos ganan.

Por su parte, las mafias también

continúan operando basadas en estos lares. En 1987 el director del Instituto Nacional sobre el Abuso de Drogas (NIDA, por sus siglas en inglés) ya había advertido que, en menos de una década, Europa enfrentaría una crisis por el consumo de drogas, en especial, de cocaína.

Con base en un dicho muy popular en Alemania: “Lo tengo en la orina”, que significa que se tiene la plena certeza de algo, y es que la orina no miente, un equipo del Instituto Noruego de Investigación del Agua (NIVA, por sus siglas en noruego), dirigido por Kevin Thomas, decidió estimar el consumo de drogas en varios países europeos

mediante el análisis de las aguas residuales. Los interesantes resultados muestran cómo el consumo de cocaína se ha extendido más en el centro y el oeste de Europa, y va a la alza, con los niveles más altos en ciudades como Valencia, Amberes y Ámsterdam, mientras que el de éxtasis repunta en Ámsterdam, Eindhoven, Utrecht, en Países Bajos.

Los europeos expertos en el tema de las drogas dicen que la apertura de las fronteras y los cambios geopolíticos que el continente ha experimentado en las últimas décadas abrieron el mercado de oportunidad para los traficantes de drogas. Las mafias, los cárteles

mexicanos, colombianos y venezolanos, y las mafias europeas, buscan penetrar cada vez más en este mercado. José Ferreira Leite dice que aun con los costos de las travesías, hoy a los cárteles les resulta más rentable que el estadounidense, que está saturado, pues acá la droga alcanza un valor mucho más alto. En la eurozona, a menos fronteras, más libre mercado, también para las drogas. Explica:

La situación geopolítica de los países presenta también un nuevo panorama para el tráfico de drogas. [Éste] es inherente a la sociedad: si la sociedad evoluciona, el tráfico de drogas evoluciona con la sociedad. Si Europa cada vez es más grande, cada vez hay más personas y

menos fronteras; es un mercado que se va haciendo cada vez más atractivo para las mafias. Con la desintegración de las fronteras en los países del este [...] se abrió un mercado mayor para los traficantes. Y cuanto más lejos va la droga, más cara es. No vale lo mismo la droga en España que lo que vale en Países Bajos o en Moscú.

Aquí en Lisboa el consumo de cocaína también cobra importancia. Algunos atribuyen la razón a que hace más de una década Portugal eliminó las sanciones penales para los usuarios de drogas, lo que significa que quienes consumen cocaína, mariguana y heroína no son acusados penalmente. Pero aquí tampoco hay índices de violencia ni



muerte como en México; ni, como ya vimos, disputas por las rutas. En pocas palabras, no hay derramamiento de sangre. “Lo único malo es que la droga es mucho más cara que en México”, dice uno de los vendedores de Casal Ventono, un área marginal de la ciudad.

El costo de la droga es proporcional a la inversión que los traficantes hacen para que sus cargas lleguen hasta estos vastos mares, donde el mayor riesgo consiste en caer en las redes de los pescadores de narcos pertrechados en la zona más recóndita del puerto de Lisboa.

Por cierto, un último detalle: aquella vez que visité su búnker, entre la

alharaca de Dolphin y Dance cortejándose en su jaula, el Watson de los pescadores de narcos recordó algo más de la última travesía del *Río Manzanares*: “De los seis cachorros que engordaron con ratas, al momento de la detención ya sólo quedaban dos para comer”.

# 13

## Gran Bretaña, los infiltrados

Reino Unido es en el mundo una de las más atractivas y potenciales plazas para los traficantes de drogas. Los

consumidores residentes de la región que concentra una de las economías más boyantes del planeta, asiento de los más grandes corporativos financieros: HSBC Investment Bank, JPMorgan, ABN Amro Asia Securities, Bank of America International, Barclays Bank, Barclays Stockbrokers, Chase Manhattan International, Capital One, Hibernia, Citibank International, Citicorp International Securities, Merrill Lynch International Bank, Morgan Stanley & Co International, National Westminster Bank, Bank of England, Bradford & Bingley UK, Presidential Bank, Zurich Banking, entre otros; los consumidores en estas metrópolis, digo, esnifan,

inhalan, fuman, se inyectan, mastican, tragan cocaína, heroína, mariguana, anfetaminas, metanfetaminas, crack, éxtasis, opio y todo tipo de drogas sintéticas.

En territorio británico también radican las oficinas corporativas de grandes navieras, gigantes armadoras, astilleros, transportistas, compañías aseguradoras, de logística, agencias aduanales y todo lo relacionado con el transporte marítimo mundial; es sede, además, de la OMI, el organismo experto de las Naciones Unidas. No hay compañía del sector que no aspire a tener una oficina o, por lo menos, una representación, en estas tierras donde un

faro tiene tanto significado como un recinto religioso, los viejos navíos untados con petróleo y brea se conservan como reliquias, los malecones como monumentos, y la efigie y la memoria de corsos y piratas se resaltan con orgullo. Y es que los británicos son, por lo demás, excelentes marineros.

Muchos negocios del ámbito marítimo, legales e ilegales, se cocinan en esta parte del mundo, desde su regulación internacional, los precios del mercado, el diseño de pólizas y seguros, hasta los letales y bien organizados ataques pirata en los sureños mares africanos del océano Índico, con el

cobro de millonarios rescates por los barcos o sus tripulaciones, ejecutados por modernos y tecnologizados discípulos de William Kidd, Bartholomew Roberts *Black Bart*, Edward Drummond *Blackbeard*, Edward Low o Francis Drake.

Desde luego, no sólo las compañías del sector marítimo sueñan con tener representación en estos territorios sino también las mafias. Algunas, como *los Zetas*, lo han logrado. Aquí echaron ancla y sus embarcaciones navegan por estos mares, cruzan sus dársenas, se pertrechan en sus puertos, desde donde la droga se distribuye a pesar del sofisticado trabajo de las agencias

británicas de seguridad.

Ahora mismo no existe en territorio británico un solo puerto inaccesible para las mafias, reconocen las autoridades locales.



Aquí, en ésta que es la isla más grande de Europa —la octava del mundo—, los consumidores de droga demandan alrededor de 30 toneladas de cocaína cada año, más 23 toneladas de heroína —la segunda droga de mayor consumo—, que, como moda, se consumen mezcladas: *speedball* (pelotazo) le llaman a ese potente y costoso coctel



(70 libras la dosis, aproximadamente) que apenas *chuza* las venas te hace subir al cielo, tocar la estrella polar, bailar alrededor de la Vía Láctea e incluso tintinearle las llaves a san Pedro.

Significa que aquí se consume más de 10% de toda la cocaína que entra al continente, unas 280 toneladas anuales, de acuerdo con estimaciones de la ONUDD, independientemente del puerto, mar, costa —la mayor parte entra vía marítima—, aeropuerto o carretera por la cual ingrese.

Aquí la consumen los ejecutivos de prestigiosas multinacionales, que apenas ponen pie en su oficina se encierran en el lavabo para esnifar la primera línea

que les prenderá la mañana; los corredores de bolsa; los agentes de grandes consorcios, que visten trajes a la medida; las elegantes abogadas de la City de Londres, que cargan en su cuello perlas y, en su bolso de mano, la *polvera* que les ayudará a lidiar con la presión del depredador mundo financiero; los jóvenes estudiantes; las futuras promesas de Oxford; los obreros de las factorías; los trabajadores de los muelles; los clientes de los *pubs*... La adicción a la coca es tan alta que la Scotland Yard la ha calificado como epidemia y, para contrarrestarla, en las principales metrópolis de esta isla han surgido centros de ayuda para

consumidores. En mayo de 2014 la Agencia de Inspección del Agua Potable difundió un estudio que revela que el consumo de la droga en Gran Bretaña se ha disparado a tal grado que hoy día es posible encontrar restos de cocaína hasta en el suministro de agua potable.

Paralelo al aumento en el tráfico y consumo de cocaína, también se ha incrementado el contrabando de sustancias como benzocaína, lidocaína o fenacetina, que se utilizan para el corte de la cocaína, además de varios productos químicos esenciales para su manufactura y mezcla con otras drogas sintéticas.

En los años ochenta, Colombia

proveía toda la cocaína que llegaba aquí, pero hoy también la surten Venezuela, Ecuador, Perú y Bolivia. La heroína, por su parte, proviene de México, Pakistán, Irán, Turquía y Países Bajos, con opio de manufactura afgana. Tanto en la región como aquí en particular, en un mercado que es el mayor consumidor de anfetaminas, los mexicanos tienen patente de curso respecto de la distribución de anfetaminas y metanfetaminas.

También de México viene *yerba*, que compite con la de Países Bajos, Marruecos y de las naciones del Caribe y las sureñas de África, aunque hay cultivos domésticos; en los barrios

residenciales proliferan esos *jardines de la alegría* que, curiosamente, han puesto de relieve las empresas del sector eléctrico, al denunciar el aumento de las instalaciones clandestinas que se colocan en esos *invernaderos* y el robo de energía consecuente.

No obstante este amplio abanico de drogas ilícitas, innegablemente la *dama blanca* se mantiene como la reina. Como a otras partes del mundo, aquí —y a Gales, Escocia e Irlanda— la droga entra directamente a puertos como Londres, Liverpool, Birmingham, Southampton y Dover proveniente de mares y terminales portuarias sudamericanos, u oblicuamente,

reembarcada en Centroamérica o en México, o bien en los vecinos puertos de Amberes y Rotterdam: todo depende de las garantías que las mafias tengan sobre sus contenedores o qué tan *aceitado* esté el embarque.

Los traficantes, que navegan principalmente desde puertos caribeños, si advierten que hay operativos antidrogas en la zona cercana a su destino, modifican sus rutas y viran hacia las aguas de la *Autopista 10*, para luego, por las costas de África, alcanzar estos mares. Si sospechan que la policía o agencias antidrogas han identificado al barco *nodriza* que zarpó de mares americanos, transbordan la droga a

embarcaciones que navegan por países como Nigeria, Senegal, Mali y Mauritania, parte de la llamada *ruta saheliana*.

Además del uso de contenedores para el transporte de droga, se ha pasado a emplear cruceros y barcos de recreo que navegan entre el Caribe y el Atlántico para hacerla llegar a Reino Unido, gracias a la popularidad que estas formas de turismo tienen en la zona. La inteligencia británica ha identificado este cada vez más frecuente método de contrabando de cocaína, por lo que ahora las compañías de cruceros o de viajes de turismo náutico están alertas ante el perfil de traficantes, o

*mulas*: pasajeros que reservan de última hora, pagan sus viajes en efectivo, durante la travesía son apáticos o renuentes a participar en actividades o diversiones, o simplemente su aspecto, su manera de vestir o sus costumbres no encajan con la mayor parte de los turistas.

La Comisión Especial sobre la Delincuencia Organizada, la Corrupción y el Blanqueo de Dinero del Parlamento Europeo identifica que los narcotraficantes mexicanos comenzaron a operar el transporte de sus drogas a través del puerto de Liverpool como alternativa a los operativos en la Península Ibérica, y que la intensidad



con la que se practica ha transformado el puerto —en los márgenes del río Mersey, en la región noroeste de Inglaterra—, que es uno de los de mayor flujo de barcos cargueros, en centro del tráfico de la cocaína.

En puertos como éste es común la clave, que suena chusca, para referir que los traficantes han embarcado en el Caribe o en México un cargamento con este destino: “Los amigos aceptaron cantar con Los Beatles”. Entonces se sabe que en el puerto la entrada está *aceitada*.



Las autoridades británicas tienen claridad sobre los mecanismos de infiltración del crimen organizado en sus mares y sus puertos; por eso encabezan importantes operativos antidrogas, como parte del MAOC-N o de las actividades del grupo Ralfh —en su puerto de Felixstowe, el más importante en cuanto a la recepción de contenedores—, y también en colaboración con las más destacadas agencias antidrogas de otros países.

Aunque parecieran no ser suficientes, dado que las drogas continúan entrando por toneladas tanto a esta isla como a Europa, actualmente los ingleses tienen un rol de liderazgo en las

operaciones internacionales para frenar el flujo marítimo de drogas. Su gestión no se circunscribe a los puertos de su territorio y, fuera de Gran Bretaña, de sus departamentos de ultramar, sino a los de diversas regiones del planeta, si bien su presencia pasa inadvertida en muchas ocasiones, y es que su apuesta es por el trabajo de inteligencia y contrainteligencia: infiltrados en puertos y aduanas han logrado, siquiera ocasionalmente, otear las olas y asestar certeros *torpedos* que hundan narcotruques. Enseguida enumeraré algunos casos ilustrativos.

## EL CASO DEL *ATLANTIC WARNER*

A los *Zetas* y a los clanes gallegos los obligó a replegar buena parte de sus operaciones hacia aguas y puertos británicos el despliegue de operativos antidrogas en la Península Ibérica. En años recientes, los narcotraficantes gallegos de los más poderosos clanes, *los Caneos* y *los Charlines*, comenzaron a tejer alianzas con traficantes británicos para traer en sociedad, en barcos abanderados en territorio británico no fichados ni “sospechosos”, cargamentos de cocaína desde Sudamérica. Los colombianos ponen la droga, los gallegos la infraestructura náutica y los británicos se encargan de parte de la operación de transporte, transacciones

en puertos, recepción, ocultamiento y redistribución de los embarques.

En 2005, cuando se percibió el mayor movimiento de tal asociación en estos mares y puertos, las agencias gubernamentales consideraron que para combatir al enemigo debían conocerlo bien, y para conocerlo bien, debían tenerlo muy cerca, como se debe tener a los enemigos. Llegó, entonces, la hora de meter *topos* en sus narconavíos, o, mejor aún: ¿por qué no embarcar a los narcotraficantes en los suyos? La primera operación de este tipo se puso en marcha ese mismo año. *Los Caneos* proyectaban traer un gran cargamento de droga: 5 000 kilogramos de cocaína de

muy alta pureza surtida en Colombia por el cártel del Norte del Valle.

El grupo de británicos con el que se asociaron *los Caneos* estaba liderado por Timothy K., un hombre que pasaba su vida entre Inglaterra y Marbella. De consuno planificaron traer el cargamento de la siguiente manera: los colombianos sacarían la droga por aguas venezolanas en un pesquero que navegaría por el Caribe hasta la isla Margarita, donde se transbordaría a otro navío que la subiría hasta aguas internacionales en el Viejo Continente, lindes donde no hay potestad de ningún país en particular; ahí otro barco, el enviado por *los Caneos* y sus socios, se le acoderaría para traspasarla

y acercarla a costas gallegas, donde en cuatro planeadoras se repartiría, y cada una la llevaría a otros puntos costeros de la zona para que, en tierra, se escondiera en sendos sitios hasta el momento adecuado para su destino final y distribución. En síntesis, una narcotravesía muy ambiciosa, pero bien programada, que en un solo viaje produciría —la droga cortada y mezclada con cafeína, paracetamol, benzocaína, lidocaína y fenacetina— multimillonarias ganancias: la dosis de un gramo, vendida en la calle a unos 80 euros.

Sólo faltaba un detalle, hallar el barco idóneo, *limpio* —es decir, sin

historial criminal—, del que nadie sospechara, para traer la coca. La solución la propusieron tres náuticos reclutados con los mafiosos: rentar el *Atlantic Warner*, un pesquero de buen calado en óptimas condiciones que no aparecía fichado en ninguna lista negra. Los traficantes sintieron que la rosa de los vientos, e incluso Poseidón, estaban de su lado.

El fletamento se hizo en mayo de 2005. Según lo acordado, la tripulación del *Atlantic Warner* recogió la droga y de inmediato enfiló hacia aguas españolas. Pero, apenas avanzadas unas millas náuticas, aquella noche del viernes 27 de mayo, les cercó el paso el



navío de la Armada de España *Centinela*, del que emergió un equipo del Grupo Especial de Operaciones (GEO) de la Policía Nacional, armado hasta los dientes, que en segundos abordó el pesquero.

—¡Alto todos, policía!... ¡Todos a cubierta!... ¡Al suelo! —se les oyó gritar.

En el *Atlantic Warner* todo ocurrió muy de prisa. En cubierta la confusión era enorme. Los del GEO tomaron el mando; algunos de los tripulantes se echaron al piso acatando la orden, y otros saltaron: eran los *topos*, dos británicos y un portugués que en el *Atlantic Warner* habían simulado ser

narconáuticos y que en realidad eran policías de inteligencia británica y un militar de la Marina del país lusitano, respectivamente.

*Los Caneos* y sus asociados habían rentado a la policía británica el *Atlantic Warner*. Éste era el cebo, la carnada; su arrendamiento a los narcotraficantes, e incluso la operación conjunta para el transporte y la entrega de la droga, no era sino una operación encubierta de las áreas de inteligencia británica y los agentes antinarcóticos de la UDYCO española. Por esa ocasión, los vientos alisios depararon a los pescadores de droga una loable victoria.

## EL CASO DEL *DESTINY EMPRESS*

El *Destiny Empress*, de 58 metros de eslora, un antiguo buque oceanográfico de la guardia costera canadiense, fue escenario de centenares de operaciones de vigía en las aguas norteñas de América, hasta que las autoridades náuticas de ese país decidieron venderlo. En 2005 sus nuevos propietarios lo mudaron de ubicación, hacia las caribeñas aguas de Trinidad y Tobago, en la costa oriental de Venezuela, y de destino: el navío transportaría droga en grandes cantidades de América a puertos europeos, en travesías coordinadas

desde la Costa del Sol.

En una operación dirigida desde Galicia por un traficante colombiano residente en Marbella que se hacía pasar por ciudadano estadounidense y tenía a su cargo desde la recepción hasta la posterior distribución de la droga, el *Destiny Empress* iba capitaneado por un británico, Kevin Fletcher Smith, y sus tripulantes eran cuatro rumanos, tres estadounidenses y un canadiense. Cargaban 40 paquetes de cocaína en un compartimento especial, cuya portezuela fue atornillada con placas de aluminio, tapiada y recubierta con alfombra.

Ya en el Atlántico la máquina del barco tuvo una avería. Fletcher evaluó

que era imposible llegar hasta las coordenadas indicadas en aguas de Galicia, y que lo más viable sería llevarlo a Vigo, para que allí lo repararan. No podía arriesgar la valiosa carga.

Casi lograban su propósito, pero los británicos, que ya los habían olfateado, dieron al cuartel general del GEO las coordenadas de ubicación del narcobarco. Ocho agentes fuertemente armados abordaron el *Serviola*, un buque de la Armada española, y fueron a *pescarlo*.

El mar estaba en picada, el levante en contra de los hombres de la ley. Inclementes, los vientos decembrinos

azotaban en ráfagas embravecidas levantando enfurecidas olas que chocaban contra cubierta en el *Serviola*, que avanzaba lidiando con el desfogue de las copiosas nubes que se apiñaban sobre el cielo plumizo.

En tanto, en el *Destiny Empress* el capitán recibió confirmación de que en Vigo no sólo repararían la embarcación sino que allí mismo les recibirían la carga sin problema alguno. Confiado, Fletcher guió el navío hacia esas aguas.

De pronto, la mar fue más benigna, remansó sus aguas y el *Serviola* pudo darle alcance al *Destiny Empress*, cuando estaba a sólo 200 millas de entrar a puerto en Vigo, y frustrar su

narcoentrega.

## EL *LOUISE*

En mayo de 2011 las autoridades francesas le filtraron información a los británicos sobre una embarcación sospechosa: el *Louise*, un lujoso yate, propiedad de una bien organizada red de narcotraficantes que mueven cargamentos de cocaína de aguas de América para Reino Unido, Países Bajos y Bélgica, que navegaba entre Europa y aguas de Centro, Sudamérica y el Caribe.

Esa caliente primavera *Louise*

navegaba primero en el canal de Francis Drake, por las Islas Vírgenes (en el Caribe), para después desplazarse hacia aguas venezolanas, donde le embarcaron 1 200 kilogramos de cocaína de muy alta pureza (90%, excepcional en relación con el promedio de la que se trae a Europa, de 50 a 63%), unos 492 millones de dólares sólo en ese cargamento, que sus seis tripulantes, neerlandeses todos, debían entregar en su tierra. El viaje fue lento. Ya era agosto cuando al *Louise*, que navegaba con su ilegal cargamento al sur de Inglaterra, rumbo a Southampton, las agencias antidrogas le echaron la red. Detenerlo no fue tan complicado como



encontrarle la droga: aunque era una embarcación de calado menor, la requisita demoró seis días, pues la *nieve* estaba oculta en un ingenioso compartimento secreto bajo la cubierta del baño.

Ese mismo año, en un elegante yate de 20 metros de eslora tripulado por dos británicos y un irlandés, también procedente del Caribe, pero con destino a las costas de Irlanda, las autoridades hallaron 1 500 kilogramos de cocaína, valuada en 630 millones de dólares. Vale mencionar esta incautación, porque fue la primera ocasión en que la Royal Navy involucró sus barcos en operativos antinarcóticos.

También con trabajo de contrainteligencia, desde aquí se organizó el operativo mediante el cual en octubre de 2011 fue detenido el *Zumaia*, ese elegante yate con bandera británica que traía 695 kilogramos de cocaína de alta pureza embarcada en el Caribe, que entregaría en el puerto deportivo de Zumaia.



Para conocer los cerebros detrás de esos operativos surqué el Támesis, extenso río que nace en el condado de Gloucestershire, pasé por Oxford, Eton y desembarqué en Londres (el río

desemboca en el mar del Norte); en tierra, caminé hasta una estrecha calle adoquinada de la City of Westminster, en la zona oeste de la ciudad, hasta un búnker de varios niveles desde cuyas ventanas se miran las torres neogóticas del palacio comúnmente conocido como Westminster, residencia del parlamento británico.

Este edificio es de la Agencia Nacional contra la Delincuencia (NCA, por sus siglas en inglés), nombre con el cual, en 2013, el gobierno británico agrupó a todas sus dependencias dedicadas a combatir delitos tipificados como crimen organizado, entre éstos, naturalmente, el tráfico de drogas,

además del lavado de dinero, los delitos cibernéticos y la trata de personas, entre otros.

Lograr entrar aquí requirió meses de insistencia para una entrevista que finalmente fue concedida. La secrecía está en consonancia con las sigilosas tareas de inteligencia que desde aquí se hacen en contra de organizaciones criminales en 140 países del mundo. Puertas y ventanas blindadas, acceso codificado, escáneres, cámaras con visión de largo alcance, ascensores con acceso restringido y, luego de ello, por fin se tiene de frente a uno de esos prominentes personajes. Su nombre, David Armond; su especialidad,

narcotráfico y delincuencia económica, pionero en el trabajo de inteligencia e incautación de activos como método eficaz para el debilitamiento del crimen organizado.

Tiene una larga trayectoria policiaca: en 1976 se unió al Servicio de Policía Metropolitana; en los años noventa ya era comandante del grupo contra delitos graves y delincuencia organizada; fue subdirector de la Agencia contra el Crimen Organizado de Reino Unido (SOCA), que precedió a la NCA; en ésta ahora dirige el área de delitos internacionales y también funge como enlace con las agencias antidrogas estadounidenses. Su trabajo es

estratégico para la Organización Policiaca de la Unión Europea (Europol) y la llamada *policía internacional*, o Interpol.

Armond dice que la expansión del crimen organizado obligó a las autoridades británicas a también expandir sus operaciones “a todos los lugares donde pensamos que hay amenazas para Reino Unido, a todos los lugares donde se percibió que hay amenazas del crimen organizado para Reino Unido, lo que quiere decir que son todos los países que son fuente o de tránsito o destino, lo que incluye a aquellos donde se producen las drogas, así como las zonas de tránsito”. Y

amplía:

Tenemos 140 oficinas basadas en el extranjero que trabajan juntas con agencias nacionales en contra de estas amenazas. Muchos de estos individuos no son británicos; están basados en el extranjero pero sus actividades están amenazando a Reino Unido.

El tipo de trabajo que hacemos es multijudicial: investigaciones y operaciones que involucran una multitud de socios internacionales y detenciones, y procesos y acciones judiciales en diferentes países, porque así es como se mueve el crimen organizado, y el ejemplo más claro es la manera en que se desarrolla el tráfico de drogas, de la cocaína, particularmente: se cultiva y se produce en países de Sudamérica, y

se transporta a Reino Unido vía el Caribe, por el Atlántico, o a la Península Ibérica, o al oeste de África; entonces tenemos personas allí que trabajan también con autoridades locales. La cocaína en su mayoría la mueven en barcos, así, de Sudamérica llega a Reino Unido o primero a Francia o a Países Bajos o Bélgica, y de allí, de esos lugares, se trae a Reino Unido. Tenemos actividades operacionales en todos esos lugares para intentar combatir el crimen organizado.

—¿Hoy qué tipo de mafias o redes criminales tienen presencia en territorio británico?

—*Mafia* no es un concepto que utilicemos en Reino Unido. La definimos como *crimen organizado*; éstos son los



grupos con los que lidiamos. La NCA tiene un departamento de inteligencia que se encarga del mapeo de los individuos y las organizaciones en actividades criminales, como el narcotráfico, en el cual tenemos identificados 35 000 individuos y 7 200 organizaciones criminales implicados en crimen organizado.

—¿Algún puerto en territorio británico es especialmente vulnerable para su uso en el tráfico de drogas?

—Pues todos, cualquier puerto; cualquier puerto o aeropuerto es potencialmente vulnerable al crimen organizado. Tenemos la responsabilidad de coordinar en todas las fronteras

físicas las actividades de las agencias fronterizas para minimizar y enfrentar la amenazas, y hemos completado un estudio, una disección de las amenazas que está afrontando nuestra seguridad de fronteras, y todas las vulnerabilidades que tenemos —que el crimen organizado va a intentar explorar— son las vulnerabilidades que cualquier país desarrollado tiene, en términos de controlar las fronteras.

”Los métodos que emplean los traficantes es el ocultamiento de droga entre mercancías. También utilizan documentos falsos para que los cargamentos entren al país. Asimismo, suelen corromper oficiales para hacer

posible estas acciones; es una táctica que nosotros llamamos *Rip on-Rip off*, en la que se necesitan actores corruptos en el puerto donde se embarca la mercancía, y también actores corruptos en el puerto donde se desembarca la mercancía. Nosotros somos una isla con miles de millas de costa y con muchas marinas chiquitas y pequeñas áreas de embarque y desembarque que pueden ser explotadas o aprovechadas por estos criminales.”

—Ustedes han infiltrado a sus agentes en los barcos de las organizaciones criminales...

—No puedo hablar de casos específicos, pero sí decir que hemos

hecho persecuciones en todo el planeta para lograr detener cargamentos de cocaína, así como trabajo de inteligencia costa afuera y en las costas de Reino Unido.

La NCA, como la DEA, en Estados Unidos, maneja también listas negras de barcos que, se sospecha, se emplean para el tráfico de drogas. Armond explica:

—Monitoreamos esos barcos; hemos identificado muchos yates en las Islas Vírgenes Británicas, y hacemos trabajo de inteligencia e investigación para monitorear esos yates en colaboración con las autoridades venezolanas, las de Estados Unidos, Francia, Países Bajos y

de otras naciones. Como resultado de ese trabajo de inteligencia, o encubierto, hemos detenido yates que suben a través del océano Atlántico para Southampton.

—¿Han tenido colaboración con el gobierno mexicano?

—Ahora no tenemos empleados basados en México, pero eso podría cambiar en el futuro próximo, porque hay un hecho que llama nuestro interés: México no es un país productor de cocaína, pero los cárteles mexicanos están en un grado de participación muy alto, un grado extremo. Están muy involucrados en el tráfico.

—La mayoría de los informes de la ONU y de la Europol han destacado la

presencia de los cárteles mexicanos traficando cocaína en la eurozona, incluido el territorio británico: ¿está aumentando esta presencia?

—Sí, sí se está incrementando. Es un fenómeno que está aumentando; el trabajo de inteligencia está diciendo que hay más criminales mexicanos en Europa. Lo dice también la inteligencia de Europol en México: hay más criminales mexicanos operando en Europa.

”Tenemos un centro de inteligencia nacional que conecta información de muy diferentes fuentes nacionales e internacionales acerca de todos los individuos implicados en el crimen

organizado, y esa información, este trabajo de inteligencia, lo transformamos en operaciones en colaboración con nuestros socios de inteligencia en Reino Unido y en el extranjero.

”El trabajo de inteligencia es la clave, es lo esencial, es el fundamento de todo lo que hacemos. Todo lo que hacemos está guiado por inteligencia y eso es importante también para la operación táctica.”

—¿De qué manera lavan el dinero las mafias en Reino Unido?

—Cualquier grupo del crimen organizado tiene que lavar su dinero, el dinero sucio que obtienen de sus

actividades criminales. El lavado de dinero es un fenómeno que siempre se encuentra. No tenemos los problemas masivos que tienen en México o en la frontera de México con Estados Unidos, pero hemos detectado dinero sucio que está involucrado en propiedades financieras e instituciones, porque Londres es uno de los centros financieros más importantes del mundo, pero es una red internacional que conecta un gran número de estos centros. Aunque tenemos muy fuertes controles en contra del lavado de dinero, de todas maneras lo hacen. Una de nuestras estrategias contra el crimen organizado es una paralela, en la que usamos



inteligencia financiera para identificar estos capitales y detenerlos.

—¿En el sector marítimo han detectado empresas fachada en las cuales los criminales lavan su dinero?

—Sí, claro, todas estas cosas también pasan; ésas son tipologías para lavar dinero. Esas empresas son básicas para el crimen organizado para lavar dinero a través de todo el mundo y son empresas para inversiones y compañías *offshore*. Todos los métodos que usan lo que tú llamas *mafia* es lo que hacen; son los métodos que también aplican los grupos criminales británicos. Los criminales británicos invierten su dinero en empresas en España, Sudáfrica,

Dubai, Islas Caimán, Islas Vírgenes Británicas y otros sitios.

Armond, el hombre que en 2006 se colgó la medalla que le otorgó Su Majestad la reina “por su distinguido servicio”, reflexiona sobre el impacto del tráfico de drogas en su país:

No son sólo crímenes en abstracto que ocurran en Afganistán o Pakistán o Colombia, porque allá se produce la droga, o en México, por la operación de sus grupos criminales, sino que también tienen un fuerte impacto en las calles británicas. El hecho de que esas drogas se trafiquen a Reino Unido y se vendan en estas calles no sólo causa violencia en las calles; causa también la violencia de las personas que tienen que pagar por sus drogas, son también un

peso en el servicio de salud, y todo eso afecta a la sociedad.

En efecto, en esta isla donde, como he dicho, se consume más de 10% de toda la cocaína que entra a Europa, el costo social de ese consumo es tan alto que representa 1.6% del PIB y 90% de los costos económicos sociales relacionados con la toxicomanía.



El día de la visita al búnker de la NCA Poseidón riñe a los traficantes náuticos: *Xaver* azota con vientos hasta de 225 kilómetros por hora. Es la tormenta más

potente de la última década. Los puertos marítimos y aéreos han cerrado, y las carreteras están bloqueadas. A medida que transcurren las horas, arrecia la tormenta. Las nubes cargadas no dan respiro. Los traficantes estarán en veda durante unos días, o buscarán puertos, mares y costas alternos para meter sus drogas, aunque en puertos relativamente cercanos, como los de Alemania, las cosas no van mejor: en Hamburgo emiten alertas sobre los peligros de los vientos, que, según pronósticos, podrían ser tan poderosos como los de una tormenta e inundación que acabaron con la vida de 315 personas en 1962. Los transbordadores que recorren las islas y

las regiones costeras del mar del Norte también permanecen inmóviles. Se prevén inundaciones graves en los estados nortños de Hamburgo, Schleswig-Holstein, Baja Sajonia y Bremen. El puente Oresunt, que conecta Suecia con Dinamarca, fue cerrado, así que *la ruta de los pájaros* que los traficantes usan para llevar droga entre Alemania, el mar del Norte, el Báltico y los países escandinavos, también está vedada.

Tampoco encontrarán apoyo o refugio en Rotterdam: el puerto está cerrado, ni pensar en mandar nada por aire, pues el aeropuerto más importante, Schipol, canceló 50 vuelos.

A veces los fenómenos meteorológicos son los principales enemigos o freno de los traficantes náuticos de drogas, y entonces es cuando de forma urgente deben buscar soluciones, los contenedores aguardar en bodegas o patios de puertos, los barcos buscar refugio, los capitanes hallar alternativas, los cerebros de las mafias mover influencias...

Si el invierno, que acaba de llegar, es intenso, buena parte de esta agua se congelará, y aunque los narcoveleros y los yates zarpen del Caribe no podrán llegar hasta acá, de manera que los traficantes sólo tienen dos opciones: mandar sus cargamentos en

contenedores, o meterlos en grandes buques con el método del *gancho ciego*. Gajes del oficio.

## CAPOS BRITÁNICOS

En Gran Bretaña las autoridades no reconocen los conceptos de *capos*, *boss*, *mafia* o *cárteles*, como en México, Colombia o Italia; tampoco se habla de *clanes*, como en España y Portugal, sino, simplemente, como el lector pudo desprender de la conversación con David Armond, de “individuos” que forman parte del *crimen organizado*.

En la historia del tráfico marítimo de

drogas de esta región hay individuos destacados, ya sea por su nivel de operación o por la cantidad de drogas que logran introducir. Como en España, las redes náuticas de tráfico de drogas las tendieron los colombianos asociados con ciudadanos de esta parte de Europa. Entre esos primeros traficantes se cuenta Jesús Aníbal Ruiz Henao y su cuñado Mario Tascón, originarios de Pereira, quienes lograron obtener asilo aquí en 1990, argumentando que en su país eran víctimas de persecución política. Al poco tiempo, dirigían una de las redes de tráfico de cocaína que de manera más eficaz se afianzaron en estos territorios gracias a la colaboración de mafiosos



británicos, entre los que tenían como cómplices a muchos *hombres de mar* tanto para traficar como para lavar su dinero. La droga se embarcaba en Colombia hacia España o Portugal como primer puente; desde esos mares peninsulares se transbordaba en botes pequeños que navegaban hasta estas aguas de Reino Unido. Por cada embarque colocado en el mercado se multiplicaban sus ganancias, que lavaban en empresas fantasma, y cuando éstas dejaron de ser suficientes, reclutaron *mulas* que tragaban condones rellenos de billetes de 100 euros.

A finales de 2003 fueron detenidos por orden de la corte de Southwark, en

el sur de Londres, en la cual se les halló culpables de tráfico de cocaína, asociación ilícita para proveer drogas y lavado de dinero.

Como sus connacionales del grupo de Ruiz Henao, John Milton Soares, residente de Southampton a quien los cárteles colombianos veían como un sofisticado hombre de negocios, estableció en Reino Unido una red de traficantes de cocaína que operó durante 20 años en Liverpool, Manchester, Southampton y el vecino Rotterdam. Fue detenido en Países Bajos, donde cumplió una condena, tras la cual planeaba reconfigurar su red para traer aquí remesas de cocaína.

# EL TRAFICANTE DE WIKIPEDIA

Brian Colin Charrington es referido por las autoridades británicas como uno de los traficantes de mayor peso en la eurozona, un “jugador clave” en el mercado de las drogas, líder de una importante red criminal que desde los años ochenta empezó a traer cocaína sudamericana a bordo de yates.

Nacido en 1952, desde muy joven comenzó a traficar cocaína en embarcaciones. En 1991 viajó a Sudamérica en su propio yate para formalizar la sociedad con capos colombianos que a partir de entonces empezaron a proveerle cocaína que le

remitían a las Islas Británicas. Sus travesías en el tráfico marítimo de drogas lo llevaron a Australia, y luego a incursionar en el mercado del hachís, proveniente de África, y la cocaína, de Sudamérica, en asociación operativa con el francés Alain Coelier, quien sería asesinado en 2010, poco tiempo después de que sufrieron la incautación de un cargamento.

Charrington y sus socios compraban flotas enteras de barcos, los cuales usaban para varias narcotravesías, después de las cuales los vendían en distintas regiones del mundo para evitar que fueran detectados. Con esta modalidad, a lo largo de muchos años

movieron toneladas de cocaína. En Malta, por la laxitud del ámbito náutico en esa zona, era donde más frecuentemente comercializaban las embarcaciones.

Brian Colin Charrington fue, durante mucho tiempo, uno de los 10 principales sujetos “blanco” de las agencias británicas contra el crimen organizado. Tres años le siguieron los pasos, hasta que en julio de 2013 lo detuvieron en Venezuela, en un operativo conjunto entre la SOCA, la Oficina Nacional Antidrogas (ONA) venezolana, la Comunidad de Policías de América (Ameripol), la policía francesa, la Prefectura Naval Argentina, y la policía

de Colombia y la policía federal de Brasil.

Si bien su detención requirió un intenso trabajo de inteligencia, el propio Charrington la facilitó: le gustaba publicar en Wikipedia sus “éxitos” en el narcotráfico, afición curiosa para quien no era ningún improvisado en el mundo criminal e incluso había estado varios años en cárceles de Inglaterra, España, Alemania y Francia por traficar droga. En el que sería su último negocio —al menos en libertad—, planificaba que un barco de lujo recogiera un cargamento de cocaína en aguas de Venezuela, para lo cual lo remitió a América desde estos mares a finales de 2012.

Con Charrington colaboraba uno de sus hijos, quien se ocupaba de las transacciones para lavar dinero en París y en Benidorm. Sólo en la Costa Blanca los Charrington poseían 10 mansiones, una flota de automóviles de lujo y seis yates.

## EL AMIGO DE CLINT EASTWOOD

El carismático Brian Brendan Wright, que se jactaba de su amistad con Clint Eastwood, Frank Sinatra y Jerry Hall, es uno de esos hombres que se mueven en los exclusivos círculos sociales con natural estilo. Aunque en 2004 se le

identificó como uno de los británicos más acaudalados, no siempre lo fue. De orígenes modestos, apenas adolescente abandonó la escuela y comenzó a trabajar, primero en los mercados de Londres y luego como *crupier*, donde conoció el ambiente de los hipódromos, los purasangres, los jinetes y las apuestas, el derroche en los derbis, que serían su gran pasión.

La suya se volvió una vida de lujo y *glamour* extensiva a sus departamentos y villas en áreas exclusivas de Londres, España y Chipre. Una vida entre el *jet set* y la farándula, de tardes en las carreras de caballos —que para él significaban un negocio redondo: en



éstas lavaba su dinero producto del tráfico de drogas— y el Jockey Club, y reuniones de negocios en el complejo portuario de Chelsea y en los clubes más exclusivos de Londres.

Apodado *The Milkman* (el *Lechero*), Wright trajo aquí toneladas de cocaína que recibía desde Colombia, México, Brasil y Panamá en embarcaciones y yates de lujo abanderados en territorio británico, y expandió su zona de operaciones a Chipre y España. Su red, considerada como una de las más eficientes que hayan operado en este país —y él como un influyente “maestro criminal”—, así como sus relaciones, sus influencias, sus

actividades y sus sociedades se extendían, asimismo, por el Caribe, Estados Unidos, México, Venezuela, Australia, Francia, Sudáfrica y Suiza.

En sus más de dos décadas de operación, tuvo uno que otro descalabro: en 1996, el *Sea Mist*, barco que transportaba 599 kilogramos de coca, o, dicho más propiamente, en la medida británica: 1 320 libras, con un valor estimado de 80 millones de libras esterlinas, fue incautado cuando navegaba por Cork, Irlanda. En esos mismos días, en otro de sus yates, el *Casita*, se hallaron 600 kilogramos de coca que le embarcaron en el Caribe. De esta zona procedía la coca con la que

Wright inundó durante años las costas británicas. Y quizá seguiría traficando, y blanqueando su dinero en el club hípico, de no ser porque en 2005 fue arrestado en España, extraditado a este país y, al encontrársele culpable de traficar toneladas de cocaína, sentenciado a 30 años de prisión.

A la sombra de Wright, Kevin Hanley, su hombre de confianza, se convirtió en un —también— eficaz traficante de cocaína, quien, con su mentor en la cárcel, siguió en el negocio hasta el verano de 2013, cuando, cómodamente instalado en un *pub* en Atenas, donde disfrutaba el partido de rugby entre los Leones británicos e

irlandeses contra Australia, fue detenido por oficiales griegos y británicos que hacía tiempo le seguían los pasos. Aquel verano culminó un trabajo de inteligencia en el cual lograron reunir las pruebas para acreditar la responsabilidad de Hanley en el tráfico —vía marítima— de cantidades industriales de cocaína, mariguana y anfetaminas, y en su conspiración para lavado de dinero.

Para concluir esta breve galería de “individuos” destacados, refiero a hombres como Walter Douglas, alias *Tartan Pimpernel*, un traficante escocés en una red de operaciones en territorio británico y en España, Rusia y

Sudáfrica; a Thomas McGraw, alias *el Cliente*, un empresario vinculado con el tráfico de drogas desde los años ochenta, quien murió en 2007; a Terry Adams, líder de *los Clerkenwell*, un sindicato criminal conocido también como *La Familia Adams*; a Curtis Warren, *Cocky*, al que se señala como uno de los mayores narcotraficantes de Gran Bretaña, que pasó 10 años en una cárcel neerlandesa acusado de tráfico de cocaína, heroína y éxtasis, además de homicidio, cuya red de lavado de dinero se extendió desde Reino Unido a diversas ciudades europeas, en las cuales compró hoteles y clubes, y a Colin Smith, quien, debido a las

cantidades de droga que traficaba, se ganó el mote del *Rey de la Cocaína* británico: operó asociado con capos colombianos hasta que, en noviembre de 2007, fue asesinado en una suerte de *vendetta* por intentar estafar a sus socios colombianos.

Cada una de esas capturas, como cada detención de narconavíos, ha significado importantes descalabros a las organizaciones de tráfico de drogas, pero, en su justa dimensión, para el negocio, son meros gajes del oficio: el polvo blanco sigue llegando puntual a la meca del mercado financiero, de los excelentes marinos, a ésta, la isla más grande de Europa, donde,

proporcionalmente, se inhala 3% de la cocaína que se produce en el mundo.

**14**

El paralelo 10,



Comienza 10 grados al norte del plano ecuatorial de la Tierra. Desde su zona cero, en el continente americano (considerando que Sudamérica es la zona cero de la cocaína), si se recorriera en dirección este como autopista en línea recta, cruzaría Costa Rica, Colombia, Venezuela, Guinea, Costa de Marfil, Burkina Faso, Ghana, Togo, Benín, Nigeria, Camerún, Chad, República Centrafricana, Sudán, Etiopía, Somalia, India, Birmania, Tailandia, Vietnam, Filipinas y Micronesia hasta las Islas Mashall, en el punto más remoto del Pacífico. Es el paralelo 10.

A este vasto punto lo bañan tres

océanos: el Pacífico, el Atlántico y el Índico, y numerosos mares y bahías de los cinco continentes. Porque esta ruta marítima ofrece un amplio abanico de posibilidades para viajar hacia cualquier lugar del mundo por aguas con escasa vigilancia y mínimas posibilidades de detención, es la favorita de los narcotraficantes.

Gracias a esta vía, los narcotraficantes mexicanos —con sus socios colombianos, gallegos e italianos— han conquistado regiones tan distantes como Australia, y las lejanas Islas Marshall, o se han entronizado —en conexión con grupos delictivos de Mozambique, Congo, Ghana, Nigeria y

los llamados *señores de la guerra*—, cual neocolonizadores, en países africanos que apenas hace una década no sabían lo que era la cocaína y hoy, con el poder incommensurable que a las mafias les da el dinero y la capacidad de corromper, sobornar, comprar voluntades, gobiernos, empresas, sociedades, son narcoestados.

En virtud de esta ruta marítima las líneas de la blanca cocaína, el codiciado polvo sudamericano, se extienden con la misma fiereza de un *Kraken*. Y es que, en sentido figurado, eso es lo que hoy hacen las mafias con la industria náutica: su poder corruptor es como los tentáculos del animal fantástico que

atrapan y destrozan tierras, corrompen sociedades, pudren pueblos. Cualquier intento gubernamental por frenarlos, ya sea con operativos, vigilancia, trabajo de inteligencia o eventuales detenciones, semeja la lucha de un marino contra la poderosa Hidra, el despiadado monstruo acuático que en su imaginario conocieron los griegos.

La *narcorruta* conocida como *Autopista 10* comenzó a utilizarse hace poco, en 2004, ante el reforzamiento de la vigilancia en las zonas marítimas del Atlántico norte que los traficantes transitaban libremente durante años para llevar la cocaína de manera directa a Europa. Los eventuales operativos

antidrogas obligaron a los traficantes a buscar alternativas para llegar a puertos de su interés y, además de continuar abasteciendo ese mercado exponencial que hoy es más importante que el norteamericano —no sólo porque el consumo de droga en el Viejo Continente, propiamente sin fronteras, va al alza, sino porque el importe económico de sus ganancias está relacionado directamente con el valor del euro: mucho más alto que el dólar estadounidense—, distribuir droga en otras regiones de la Eurafrasia, o el llamado *continente euroasiáticoafricano*, donde vive 85% de la población mundial, entre ellos

potenciales consumidores de estupefacientes. Los datos duros de la ONU dicen que sólo Europa central representa una cuarta parte del consumo mundial de cocaína, mientras que otras partes que van ganando importancia son, precisamente, África y Asia.

Siempre un paso adelante que cualquier gobierno, los narcotraficantes trazaron en las cartas náuticas esta nueva ruta.

## ÁFRICA, DE LOS NARCOS GALLEGOS A LOS NEOCOLONIZADORES MEXICANOS

En la Biblioteca Nacional de Sudáfrica, en Cape Town (Ciudad del Cabo), se

conserva un libro sin igual: el primero en el que, en el siglo XVI, un holandés describía las pioneras incursiones marítimas de Europa a las costas africanas, la zozobra en cubierta de los galeones con los fieros tifones y la flora y fauna que hallaban a su paso. Estas crónicas precederían a la travesía que comandó el holandés Jan van Riebeeck con sus cinco barcos: *Reijer*, *Dromedaris*, *Goede Hoop*, *Oliphant* y *Walvisch*, quien el 6 de abril de 1652 creó el primer asentamiento holandés en la actual Ciudad del Cabo y lo fortificó como estación de abastecimiento para las rutas comerciales de la Compañía Neerlandesa de las Indias Orientales.

Peter Axel, que fue restaurador de esa biblioteca durante varios años, me dice que ése acaso sea el libro más impresionante escrito sobre las primeras exploraciones marítimas hacia África, y uno de los que mayor impacto le ha provocado, lo cual debe ser mucho, porque este alemán, en sus 30 años como restaurador de libros, ha tenido entre sus manos muy valiosos y raros ejemplares, algunos tan antiguos como una obra hebrea escrita en Babilonia 500 años antes de Cristo o los valiosos Humboldt, ejemplares de un contado tiraje en los que el célebre naturalista alemán invirtió su fortuna para inmortalizar en papel, con láminas y



preciosos grabados entintados a mano, la descripción de afluentes, flora y fauna que hallaba en sus viajes por México y Sudamérica, incluida la hoja de coca que los nativos masticaban con vehemencia.

En aquel libro del siglo XVI se describe el asombro que causaba a los navegantes descubrir las tierras africanas, que pronto serían una mina de oro para Europa, como ocurrió también con América. En el mundo náutico ese libro despertó un interés semejante al que provocaron años atrás los de Peter Apianus (el cartógrafo, geógrafo y astrónomo que escribió que la cola de los cometas apunta siempre en dirección

contraria al sol), en cuyos planteamientos astronómicos se apoyaban los navegantes para sus cartografías y sus cálculos de navegación en viajes transoceánicos. Remoto siglo de las primeras colonizaciones europeas, hoy reproducidas por los narcotraficantes.

A mediados de los años noventa, antes de que existiera la *Autopista 10*, algunos capos españoles se asentaron en Mali, Togo y Senegal para, desde allí, coordinar sin riesgo sus negocios. Como hicieran antes en Galicia, crearon negocios fachada para operar “importaciones” y “exportaciones”, y, al mismo tiempo, lavar su dinero —por

ejemplo, uno de esos traficantes era un ex policía español que financiaba equipos de futbol africanos y la compraventa de jugadores a equipos europeos—; luego llegaron sus socios colombianos y, más tarde, los mexicanos, para surtir ese mercado euroasiáticoafricano ansioso de polverse las narices.

## DE INSURGENTES

### A *HALCONES* DEL NARCO

Como aquellos colonizadores europeos de las grandes potencias que en el siglo XIX, convocados por Otto von Bismarck,

se reunieron en Berlín para repartirse África (y sus africanos) con mapa en mano, regalando pueblos a capricho, las mafias se asignan rutas, se entronan en esos terruños y ocupan sus afluentes y sus vías marítimas como trampolín de sus negocios, en nombre de los cuales igual se allana, violenta, mata.

La tuvieron fácil: las condiciones propias de esos países, sin gobierno o con gobiernos tan inestables como prestos al cohecho, una escuela de corrupción, cuyos cimientos dejaron hombres del estilo de Haile Selassie en Etiopía, Idi Amín en Uganda, Sani Abacha en Nigeria, Mobuto Sese en Congo, y muchos otros dictadores,

hicieron de África tierra fértil para el narcotráfico y el crimen organizado. En esos mismos mares, islas y tierras africanas que antaño veían viajar a las Indias Orientales esclavos o materias primas, hoy los modernos navíos de los narcotraficantes se avituallan y se reabastecen, y sus patronos reclutan mano de obra para el transbordo de cocaína, *halcones* para su vigilancia y escuadrones armados para su custodia.

África, el negro, mágico y misterioso continente marcado por las venas abiertas dejadas por su voraz explotación durante los siglos de colonización europea, por las cotidianas masacres, las eternas hambrunas y las

guerras civiles, ese continente plagado de pueblos y ciudades donde es más fácil comprar una metralleta que un libro, hoy es una de las principales plataformas marítimas no sólo de los narcotraficantes sino del crimen organizado: el armamento de muchas de las guerras civiles ocurridas en los años ochenta armó milicias que hoy trabajan para los cárteles como *halcones*, vigías y custodios de sus cargamentos. Lo mismo ocurre con las armas usadas en los conflictos más recientes. Por ejemplo, el general Amadou Sagafourou denunció que las utilizadas durante la lucha por la independencia de Libia, en Mali, en la actualidad sirven

para proteger a los narcotraficantes y sus rutas.

En algunas regiones los grupos armados o pandillas locales cobran cuotas a los cárteles o mafias por cada kilogramo de cocaína que pasa por su territorio, el mismo método que impusieron en Sudamérica las AUC o, en el Pacífico mexicano, grupos como el cártel de Tijuana. A veces se cobran con dinero y una parte en especie. Este último tiene en los países de tránsito efectos devastadores, en tanto incrementa notablemente el problema de adicciones y enfermedades como el VIH y la hepatitis.

DEL CABO DE BUENA ESPERANZA  
A CABO VERDE, ENTRE ÍNSULAS DE  
COCA

Cabo de Buena Esperanza, en el sur de África, es una de las llamadas *grandes cumbres de la navegación oceánica*, por las complicadas condiciones físicas: vientos de más de 30 nudos y olas de más de cuatro metros reciben las embarcaciones que osan surcar sus mares; de ahí que entre marinos también se lo conozca como *Cabo Tormentas*. Éste es hoy bisagra de las rutas del tráfico de cocaína: de sur a norte, desde puertos de la zona de Cabo de Buena



Esperanza, hasta las aguas de Cabo Verde.

La condición insular de varios países como Cabo Verde, ubicado a sólo 500 millas de las costas de África y en la intersección de tres continentes, lo convirtieron en un centro estratégico para el narcotráfico. Sí, precisamente ése que en la antigüedad fue centro medular en el negocio de la trata de esclavos que en barcos eran enviados a América, hoy es receptáculo de los cargamentos de cocaína que remiten mexicanos, colombianos y sus asociados. De acuerdo con estimaciones de las agencias antidrogas europeas, por lo menos un tercio de la cocaína que

llega a Europa vía Colombia, Venezuela, Perú y Brasil, se transborda vía África.

Las opciones son múltiples: la Comunidad de Policías de América (Ameripol) sitúa como puertos de entrada Benín, Burkina Faso, Cabo Verde, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea Bissau, Liberia, Mali, Mauritania, Níger, Nigeria, Senegal, Togo, Sierra Leona y Costa de Marfil, y también extensos litorales y costas: esas tierras bajas, ardientes, sofocantes, convulsas, míseras, hambrientas de cualquiera de esos 16 países.

La influencia de las mafias y el uso de sus vías náuticas provocó que países como Guinea Bissau, Togo o Sierra

Leona fueran asiento de empresas fachada y de transporte que sólo se emplean para el narcotráfico. Son también almacenes de droga, una parte de la cual se queda para el consumo en la región, mientras que el resto se envía camuflada a Europa o a los mercados asiáticos, principalmente, en pesqueros.

Cuando los cargamentos se mandan en barcos ex profeso, muchas veces la ruta náutica es de los mares de Brasil o Venezuela, debido a que son los más cercanos a las costas africanas. Entre este último y zonas como Guinea Bissau hay 5 500 kilómetros de mares sin vigilancia a los que pueden arribar en un par de días.

Si bien hace sólo una década los traficantes comenzaron a utilizar esta ruta, hoy en día operan como en sus reales; en consecuencia, países como Gambia, Guinea Bissau, Ghana, Benín, Nigeria, Sierra Leona, Mauritania y Togo están fuertemente afectados tanto por el tráfico como por el consumo de cocaína, y a sus puertos se les identifica como puntos operados por los narcotraficantes.

La creciente utilización de esta zona como trampolín para el tráfico de cocaína obligó a la Interpol a lanzar el Proyecto Cocaf, mediante el cual se comparte información con policías locales y funcionarios aduanales para

ayudarlos a identificar embarques sospechosos. Y es que, vía la *Autopista 10*, las posibilidades para traficar son múltiples. Por ejemplo, los cargamentos que se descargan en los puertos del golfo de Guinea pueden viajar por carretera a través de Guinea Conakry, el oeste de Mali o Senegal, hasta Mauritania. Los que llegan a Mali o Mauritania a veces se trasladan directamente a Europa por mar, tierra y aire, o, en otras ocasiones, por países de África del norte, como Argelia, Marruecos y Libia, para después cruzarlos por el Mediterráneo.

La *narcorruta* se vio favorecida por el comercio marítimo entre países

Europeos y africanos que antes fueron sus colonias, como, por ejemplo, entre Costa de Marfil y Francia, Cabo Verde y Portugal, Nigeria y Reino Unido.

## EL PRIMER *NARCOESTADO*

En esa búsqueda de nuevas rutas, los narcotraficantes colombianos y mexicanos ocuparon países de África que ni siquiera sabían lo que era ese polvo blanco.

Las expediciones ocurrieron como aquellos primeros viajes náuticos que a mediados del siglo XV los portugueses hicieron hacia Guinea, en navegación

por el que llamaban *mar tenebroso*. Ya habían poblado su isla Madeira y poco a poco oteaban los mares que la circundaban en viajes insulares más allá de lo que entonces marcaban sus cartas náuticas, tan sólo guiados por los favorables vientos del sudeste. Así llegaron los narcotraficantes a Guinea Bissau, la antigua colonia portuguesa, y a otras regiones africanas del paralelo 10, autopista que usan por arriba y por abajo, esto es, incluso con submarinos de tecnología soviética, adaptados para transportar droga.

Por el uso de esta ruta, inventiva de los mercaderes de coca, ocurrió en Guinea Bissau una historia tan increíble

como impensable para un siglo como el de las drogas: en la zona costera de Biombo —que en el este y el sur tiene de frente al océano Atlántico—, en 2005, un barco zozobró y, en las fuertes oleadas que lo arrastraron hasta una isla, perdió su carga. En la playa, pescadores locales hallaron los paquetes con bolsas de un polvo blanco. ¿Qué era aquello tan suave, fino, albo, cuya tersura iba bien al frotarse sobre el cuerpo? Se lo untaron para lucirlo en las ceremonias, pero no, no funcionaba, así que, como quizá era fertilizante, lo rociaron sobre sus cultivos, pero fue letal: al poco tiempo, las siembras se marchitaron. Alguien le descubrió un uso más



práctico: marcar con su blancura la cancha de fútbol. Así todos podrían aprovecharlo. La candidez fue poco menos que efímera: en sólo un par de años, Guinea Bissau se ostentaría como el primer narcoestado del mundo, capital africana de la coca.

Las mafias han calado hondo no sólo en Guinea y en el corazón de su infraestructura portuaria, su epicentro económico, erigida por los portugueses desde 1687 —semejante a Belém, en Pará, Brasil—, sino también en los puertos de Cacheú y Bolama.

En el aspecto náutico, las mafias aún ven Guinea Bissau como una sucursal de Portugal en la que pueden reclutar a sus

marinos, por su amplia experiencia en los bravíos mares “tenebrosos”, capaces de birlar operativos en rutas de puntos de Brasil o Venezuela hacia aguas de puertos y bahías como Bissau, Buba, Cacheú y Farim: cualesquiera de los 36 120 kilómetros cuadrados de ese mísero país, con el archipiélago de Bijagós — compuesto por 82 islas, de las cuales sólo 21 están habitadas—, muchas pistas de aterrizaje que nadie vigila y una conexión directa al Atlántico por su lado oeste, son propicios para el transporte de droga.

Guinea Bissau es el quinto país más pobre del mundo: tiene 1.5 millones de habitantes, de los cuales 54% es

analfabeta, y su esperanza de vida no rebasa en promedio los 47 años. Los portugueses gobernaron su territorio desde 1446 con métodos esclavistas, vigentes aún hasta, por lo menos, 1866. Destruído por la guerra civil, hace menos de 40 años, en 1974, alcanzó su independencia de Portugal.

En ese convulso ambiente político, con una economía depauperada y caos social, colombianos y mexicanos se instalaron para coordinar los transbordos marítimos de drogas, cuyo comercio hoy representa el mayor ingreso nacional.

Desde 2005 la policía española identificó una red de narcotraficantes

colombianos que operaba desde Guinea Bissau con embarcaciones (y también avionetas) cargadas de droga en la ribera del estuario del río Geba, desde el cual se realiza 85% del comercio con países de ultramar.

La Policía Judicial, único cuerpo de seguridad con competencia para combatir el narcotráfico, tiene tan sólo 60 agentes; no obstante que están capacitados por agencias internacionales para pescar narcos, las mafias han penetrado sus entrañas, así como las de la política y las del gobierno.

Algunos botones de muestra.

Entre 2006 y 2008, en Bissau se

incautaron 674 kilogramos de cocaína, valuados en 20 millones de euros, que se resguardaron en los depósitos del Tesoro Público, de donde desaparecieron. Han sido identificados José Américo Bubo Na Tchuto, alto mando de la Marina, supuestamente protector de las mafias (de allí su apelativo de *Rey de la Droga*), y, luego, dos militares, el capitán Rui Na Flack y el teniente Augusto Armando Balanta, a los que se detuvo, aunque posteriormente el jefe de las fuerzas armadas ordenara su liberación, cuando descargaban un cargamento de 634 kilogramos de cocaína. El 12 de julio de 2008, al descomponerse una aeronave

privada que llegó al aeropuerto, estaba repleta de cocaína, según la policía española, pero, resguardada por el Ejército, la carga desapareció. Desde entonces se identificó la presencia de narcotraficantes colombianos en el país, dos de ellos: Juan Pablo Camacho y Luis Fernando Ortega, detenidos y liberados en unas horas.

## SUCURSAL DEL CÁRTEL DE SINALOA

La influencia del mexicano cártel de Sinaloa en Guinea Bissau quedó al descubierto tras seguirle los pasos a

Carmelo Vázquez Guerra, un hombre con pasaporte venezolano que en abril de 2006 había sido detenido en el pequeño aeropuerto de Ciudad del Carmen, la petrolera isla del golfo de México, conexión insular con la Sonda de Campeche, donde aterrizó una aeronave DC-9 con cinco toneladas de cocaína. Señalado como operador del cártel de Sinaloa, fue detenido en sus operaciones de traslado de cargamentos a Guinea, y entonces se requirió su extradición, pero no había un acuerdo de tal naturaleza entre los dos países.

En 2013 el semanario alemán *Der Spiegel* publicó cómo el cártel de Sinaloa también tiene el continente

africano como escala para vuelos que transportan droga de América a Europa, y refirió que desde Guinea se recargan de combustible aeronaves que no pueden completar un vuelo trasatlántico. Hoy este cártel es una de las principales mafias que operan en Guinea. La otra son *los Zetas*. También la DEA estadounidense refiere los nexos entre los narcotraficantes mexicanos con grupos criminales de Guinea, Mozambique, Congo, Ghana y Nigeria.

En los mares de la *Autopista 10* es evidente la neoconquista de mafiosos mexicanos, sudamericanos y socios europeos que transportan drogas por las rutas donde el mítico doctor británico



David Livingstone cruzó África de costa a costa.

Conocí en México la historia de Joao, un niño de 11 años de edad, cuya familia fue masacrada en Guinea Bissau, en una de las tantas y violentas acciones durante la guerra civil y la represión militar; él, único sobreviviente de aquella masacre, huyó a pie como polizón de camiones, trenes y barcos, hasta la ciudad de México, con miras a viajar a Nueva York, donde vivía el único pariente que le quedaba vivo. Sin que supiera más que su lengua materna y sin una moneda en el bolsillo, en una travesía extraordinaria cruzó medio mundo. En la ciudad de México,

deambulando en las calles, encontró un alma samaritana que lo llevó al refugio de una organización no gubernamental, donde permaneció varias semanas en espera de continuar su viaje a Estados Unidos. Entre los huéspedes de aquel refugio, Joao era el más ordenado. Apenas veía la luz del sol, saltaba de la cama y, meticulosamente, doblaba sus cobijas, hasta que, cansado de esperar un apoyo del ACNUR que nunca llegó, se puso sus tenis y siguió su peregrinar.

Si él, inerme, viajó hasta ese lado del mundo, por qué no habrían de hacerlo en sentido contrario los cargamentos de droga de las mafias mexicanas. Su poderío se expande hasta

las convulsas aguas donde, en pleno siglo XXI, resurgió la piratería moderna, azote de los navíos en mares de Mogadiscio a Cabo Verde, tierra virgen para cooptar *halcones*.

EN LA *AUTOPISTA 10*: DE PIRATAS  
A *HALCONES* DEL NARCO

Lejos del intrépido y cautivador Sandokán, el célebre Tigre de Malasia inmortalizado por Emilio Salgari en 11 de sus novelas, los piratas de carne y hueso del siglo XXI hoy son salteadores implacables, armados hasta los dientes y perfectamente coordinados por los cuatro puntos cardinales, lo que les ha

permitido alcanzar un nivel de operación que puso en jaque al comercio internacional mediante el secuestro de cargueros, graneleros, petroleros y aun de navíos que transportan armamento, por los que, mientras amenazaban con ejecutar a tripulantes, demandaban estratosféricos rescates.

En este boyante ilícito, la carga de los barcos secuestrados se contrabandea en todo el mundo y, eventualmente, los navíos se repintan y se ponen a operar en algún punto del planeta con documentos apócrifos o despachos portuarios emitidos por funcionarios involucrados con las mafias.

Por su parte, el Centro de Información sobre la Piratería, con sede en Kuala Lumpur, Malasia, registra que anualmente ocurren en promedio 400 casos de piratería, cifra que corresponde sólo a los casos denunciados: muchos armadores optan por callar, por negociar con los piratas una pronta recuperación de sus barcos, considerando que la denuncia encarecerá los seguros marítimos, o, peor aún, por no pagar los rescates. Los dueños de embarcaciones pequeñas, como los pesqueros, prefieren abandonarlas —así como a su tripulación—, las cuales acaban por ser revendidas por los piratas a los propios

narcotraficantes.

A pesar de los patrullajes de buques de guerra, el sureste de África sigue a la cabeza en la incidencia de ataques de piratas, que ya no sólo arremeten contra los buques que navegan al este y al sur de la costa norte de Somalia, sino que se han extendido hasta el golfo de Omán, en el norte; las islas Comoras, en el sur; las Maldivas, en el este; en el mar Rojo, del estrecho de Bad al Mandab, que separa Yibuti de la costa suroccidental de Yemen, y a todo el golfo de Adén.

En la zona de mar, los ataques —que han incrementado su grado de violencia, ya que, para tomar los barcos, cada vez es más frecuente que usen granadas

propulsadas por cohetes (RPG)— alcanzan las costas de Kenya, Tanzania, Seychelles; en el Índico, la parte occidental, central y oriental, hasta Madagascar, y en el mar Arábigo, las costas de Omán y Maldivas, hasta la costa oeste de India y Sri Lanka.

En Lagos, Nigeria, donde las principales exportaciones son las petroleras, los piratas atacan y secuestran barcos en la costa, los ríos, los puertos y las aguas circundantes, ya sea que las embarcaciones estén ancladas o en navegación. Los grupos que operan en esta zona tienen fama de ser muy violentos: al tomar el barco, hieren a los tripulantes para someterlos.

Los ataques en la zona se han tornado tan graves, que hay peticiones de las organizaciones del sector marítimo para que dichas aguas se clasifiquen como “zona de guerra”, con las consecuentes medidas de protección.<sup>1</sup>

En septiembre de 2010, en el marco de la conmemoración del Día Marítimo Mundial, en la sede de la OMI, en Londres, se presentó la campaña End Piracy Now que, con el lema “¡Ya basta!”, exigió que la ONU interviniera en el problema, iniciativa que fue acompañada de más de un millón de firmas. Y se intervino: los operativos en contra de la piratería se intensificaron, aunque entonces ocurrió otro fenómeno



que favoreció el flujo de las drogas vía marítima: muchas de esas tropas de piratas se reclutaron con los traficantes, ya como *halcones*, para tripular sus barcos, recoger droga en altamar, meterla a puertos, depositarla en costas, guardarla en bodegas o custodiar sus transbordos también por tierra, ya para convertirse, incluso, en sus *mulas*.

—¿Cómo fueron posibles esas alianzas? —pregunto a Sebastian Mariol, un náutico de Galicia que, con grado de capitán, hace más de una década dirige cargueros que recorren las rutas desde el Cuerno de África (en la zona oriente, en la parte meridional del golfo de Adén) de las aguas de

Mogadiscio hasta el golfo de Guinea, ruta que en los últimos años se ha visto azotada por una piratería fuertemente armada que ahora también escolta los cargamentos de droga que se transportan por sus mares. Me responde:

Cuando comenzaron los operativos antipiratería en las aguas de Somalia, muchos de esos mercenarios o piratas se reclutaron con las mafias para traficar droga, como *mulas*, o recogiendo en altamar los fardos de droga que se sacan desde barcos *nodriza*, o los que se avientan desde avionetas en medio del agua. Para las mafias se trata de tripulantes calificados, primero, porque conocen como la palma de su mano estos mares, porque tienen armas y porque defenderán la carga a costa de

lo que sea; están acostumbrados a asumir riesgos extremos. Están muy organizados; los cargamentos están empacados en materiales herméticos que impiden que se mojen cuando se lanzan al agua, y cada paquete lleva, además, boyas flotantes que mantienen los cargamentos dentro del agua durante varias horas, hasta que las embarcaciones lleguen a recogerlos.

Los piratas son los mejores *halcones* y custodios de los narcos. Hoy la piratería y el narcotráfico van de la mano.

Ya desde los años cincuenta del siglo pasado, las rutas de tráfico entre África y América, o viceversa, daban sus primeros frutos: desde puertos o aeropuertos africanos, las mafias

libanesas enviaban a Nueva York correos humanos, *mulas*, principalmente nigerianos, con heroína. Hoy esos africanos engrosan las tripulaciones de los navíos que transportan la coca de mexicanos y colombianos.

## GHANA, LA BOCA COLECTORA DE DROGA

En tanto que los traficantes y sus operadores se instalaban en Guinea Bissau, en las sureñas Liberia y Ghana se recibían barcos y contenedores con cocaína que debía enviarse a Guinea o almacenarse y redistribuirse en otros puntos de África para, de allí, remitirla

a Europa.

Uno de los primeros narcobuques empleados en esas faenas fue el *Ceres II*, con matrícula ghanesa, que se enviaba a Colombia con una tripulación de 12 ghaneses, cuatro coreanos y dos españoles. Uno de sus descalabros, ocurrido en el verano de 2005, consistió en que se descubrieron 3 000 kilogramos de cocaína cargados en Colombia que había de subir a costas africanas para, desde ahí, transbordarla, distribuida en pequeñas embarcaciones, y hacerla llegar a Las Palmas, puerto de Gran Canaria.

Otro más, el *Baia Azul*, fue detenido en febrero de 2006, también con 3 000

kilogramos de cocaína, que un mexicano, un ucraniano y seis ghaneses llevaban a guardar a Ghana.

A Ghana le llaman *la boca colectora de droga* porque sus puertos de Accra, Kumasi y Sunyani reciben toneladas de cocaína sudamericana en contenedores que almacenan y redistribuyen a embarcaciones menores, así como parte de la heroína afgana que se despacha en sentido contrario, esto es, hacia los mares del continente americano, por la ruta de los Balcanes, y también las metanfetaminas, que tienen como destino Japón y Corea. Hoy muchos navíos ghaneses son utilizados para dichos fines. Algunos están plenamente

identificados, como el *Blue Atlantic*, que regularmente viaja con marineros ghaneses.

En la actualidad, más de 40% de los detenidos en Europa por narcotráfico es de origen ghanés, nigeriano, guineano y caboverdiano. De hecho, los barcos pesqueros que trasladan la cocaína de las costas africanas a Europa comúnmente llevan tripulantes africanos, cuya nómina resulta más barata que contratar europeos o, incluso, filipinos, caracterizados en el mundo náutico como mano de obra barata.

Con el narcotráfico, en Ghana, como en Guinea Bissau, se incrementaron el consumo de drogas y la violencia, no

sólo porque cada vez es más frecuente que las mafias paguen a los africanos una parte de sus servicios en especie, sino también porque ahora en el continente operan la producción de drogas sintéticas y extensos cultivos de mariguana, que se siembra oculta entre la mandioca o los plantíos de cacao. Lo mismo sucede en Benín, Costa de Marfil, Congo, Malawi, Nigeria, Senegal, Sudáfrica, Tanzania, Togo, Zambia, e incluso en Marruecos, donde Casablanca se distingue por ser altamente vulnerable para sacar la droga que allí se produce (mariguana y hachís) o para cruzar la cocaína que llega de otros puntos náuticos.



## LOS CAMINOS DE LA SAL, RUTA DE LA COCA

En ciertas zonas del continente negro, los cambios y las turbulencias geopolíticas de los recientes lustros han fortalecido, asimismo, el desplazamiento operativo de los narcotraficantes hacia otras regiones, alentado por sus alianzas con organizaciones terroristas que ahora trafican cocaína. También la guerra en Libia, detonada en 2001, y el acompasado caos que reina en ese país, favorecieron la operación de los traficantes en el envío marítimo de drogas. Así, no todo fue verdor en

aquella Primavera Árabe.

La cocaína viaja por el Magreb islámico, entre el desierto del Sahara y la sabana sudanesa —región que cuenta con salidas marítimas hacia el mar Rojo, las costas del Mediterráneo y el océano Atlántico—, repliegue estratégico, a partir de 2007, de Al Qaeda hacia el Sahel. Por esa región, que se conoce como *la ruta de la esperanza*, se cruzan las “caravanas” del narco: la heroína que se transporta de Asia por el este de África para abastecer el mercado europeo y americano; la cocaína procedente del oeste, y también la marihuana y sus derivados, producidos en numerosos países africanos, se

encuentran en el Sahara para transportarse hacia el Chad, Nigeria, Mali, Mauritania y Marruecos, y de allí a sus puertos destino. Éstas son las antiguas rutas de la sal, de comercio y de las caravanas que transportaban mercaderías —incluidos esclavos— entre los emiratos a través del Mediterráneo y hacia Europa, hoy convertidas en rutas de la droga. Son zonas sin vigilancia y seguras para los negocios ilícitos. Naturalmente, las drogas no se transportan en esas caravanas comerciales en camellos, sino en vehículos todo terreno y aviones cargueros. Las misiones de la ONUDD documentan, por ejemplo, que hay flotas

de aviones de carga grandes, llenos de cocaína, que vuelan hasta el corazón de África occidental y aterrizan en pistas ocultas en el desierto del Sahara. Los informes de inteligencia militar dicen que en la África occidental y en la África subsahariana el tráfico de drogas se ha vuelto el negocio más lucrativo.

Por mencionar otro caso, Marruecos, situado entre África occidental y Europa, que durante décadas ha sido la principal fuente de resina de cannabis y donde hay una fuerte y bien organizada colaboración entre los narcotraficantes marroquíes, con colombianos y, más recientemente, con mexicanos, ahora es trampolín usual de los cargamentos de la

cocaína que viaja en navíos que cruzan el Mediterráneo, en vehículos que se conducen desde Senegal a través de Mauritania o con correos humanos que la llevan de Mali a Tánger.

De cuando en cuando, grupos como el MAOC-N, con sede en Lisboa, del que ya hablé en otro capítulo, montan operativos antidroga en Cabo Verde, y en ocasiones logran que el pez pique la carnada. En 2011, por ejemplo, tras ser identificados varios narcobuques que habían llegado a este punto, concretamente a un barrio en Santo Antonio, la capital, se incautaron 1 500 kilogramos de cocaína pura llegada de Colombia, cifra récord en la historia de

la ínsula. La droga, que estaba bien empacada y lista para embarcarse a puertos europeos, se incautó junto con un millón de dólares en efectivo y un arsenal. En marzo de 2013, en aguas atlánticas 700 millas náuticas al suroeste, fue atrapado un barco que llegaba de Venezuela a Cabo con dos toneladas de cocaína, custodiadas por cinco marinos, cuatro brasileños y un coreano.

## EL CANAL DE SUEZ, RUTA ALTERNA

Cuando los traficantes saben de operativos en las costas de Cabo Verde,

o en el golfo de Guinea, optan por alargar la travesía, en busca de buen puerto. Navegan la *Autopista 10* hasta los lindes entre los océanos Atlántico, en su región sur, y el Índico, para tomar rutas alternas como el canal de Suez.

Yo soy un persa. Partiendo de Persia, conquisté Egipto. Ordené que se construyera este canal desde el río llamado Nilo, que fluye en Egipto, hacia el mar que empieza en Persia. Cuando el canal había sido construido tal y como ordené, los barcos fueron desde Egipto a través de este canal hasta Persia, como era mi intención,

Mandó inscribir Darío I para inmortalizar en tres estelas de granito rosa este autoelogio en arameo, farsi,

elamita y babilonio, al inaugurar el enorme canal, la conexión con Europa por el Mediterráneo.

Darío, llamado el Grande, visionario de la importancia que la infraestructura tenía para el comercio y el transporte marítimo, hizo del antiguo canal faraónico (abierto a la navegación durante el llamado Reino Nuevo) una obra de infraestructura náutica colosal por la que se unen dos grandes mares: el Rojo y el Mediterráneo; el canal de Suez, concebido por Darío el Grande, hoy es senda de traficantes.

Precisamente este canal es el camino más usado en la ruta náutica de tráfico de droga por la *Autopista 10*; también,



punto de conexión próximo a los mares y puertos de Europa. La Ameripol lo identifica como una de las rutas que cobran importancia para llevar drogas en embarcaciones de Sudamérica a Europa y a Asia. La razón es que el canal de Suez, que va desde el puerto Said hasta el de Tawfig, permite la navegación directa del Mediterráneo al mar Rojo sin necesidad de bordear todo el cauce de aguas africanas, como hacían los navíos que navegaban de Europa a Asia.

Los que actualmente bogan cargados con droga con destino a puertos de Rumania, Turquía, Bulgaria, Italia o la zona de los Balcanes, lo hacen

entrecruzándose con los más de 25 000 buques petroleros —y cargueros y, ocasionalmente, barcos de guerra que van a Siria y a los países de Oriente Medio— que lo surcan cada año.

En consecuencia, en puertos como Constanza, a orillas del mar Negro, en Rumania, se ha vuelto habitual el arribo de barcos con droga sudamericana, por lo que ahora incluso a los turistas se les advierte que el tráfico, lo mismo que la tenencia y el consumo de drogas, se castiga en ese país hasta con 25 años de prisión.

Si bien son pocas las detenciones de narconavíos, destaca una, en abril de 2011, cuando se incautaron 150

kilogramos de coca, valuados en 10 millones de euros, ocultos en un contenedor entre láminas de parquet provenientes de Bolivia, que cruzaron los puertos de Arica (Chile), Manzanillo (México), Valencia (España), Malta y, de allí, llegaron a Constanza, de donde habrían de llevarse a Rotterdam, Países Bajos, puerto en el que se dejaría una parte de la droga; la otra iría a Alemania.

Con el uso de la *Autopista 10*, los puertos africanos como zona de transbordo de droga, y el canal de Suez como ruta, África occidental ha devenido ruta crucial de narcotraficantes. En esta región la

cocaína, el opio, el hachís y la heroína sirven para que los traficantes, cuyas embarcaciones circulan por la zona del Sahel, asimismo financien organizaciones terroristas, como Al Qaeda, pues les garantizan el paso de sus barcos provenientes de Colombia, Brasil y Venezuela.

## LAS ISLAS MARSHALL, EL ÚLTIMO REDUCTO

El último punto de la *Autopista 10* es esa región de la Micronesia —el sitio más alejado del Pacífico—, donde 29 atolones y cinco islas lo comprenden, las Islas Marshall, cuyo nombre deben

al explorador inglés John Marshall, quien las visitó en 1799.

Llegar a éstas fue durante un buen tiempo la mayor medalla que podían colgarse los experimentados navegantes de los pueblos nórdicos. Se trataba, ciertamente, de una gran travesía, y había que ser muy avezado para lanzarse hasta los mares que lo rodean.

En esas islas, al noreste de Australia, donde se cultivan bien los cocos, los tomates, los melones, el árbol de pan y el banano, la industria marítima, naturalmente, es base de su economía, lo que ha facilitado que los negocios al margen de la ley la utilicen, aparte de que, como en Panamá o en

Malta, las Islas Marshall abanderan indiscriminadamente navíos con uno de esos pabellones que en el mundo náutico se conoce como *bandera de conveniencia*: de hecho, después de Panamá, Liberia, Bahamas, Malta y Chipre, es uno de los seis pabellones de conveniencia más utilizados por los navíos que se dedican al transporte del comercio marítimo mundial. Así, los navíos abanderados con ese pabellón, incluso los que están comprometidos con el tráfico de cocaína, andan por cualquier mar del mundo.

He aquí algunos ejemplos: en septiembre de 2012, en México, la Armada decomisó un cargamento de

cocaína oculto en el interior de tiburones congelados transportados en dos contenedores del *Dover Strait*, que llegó a Progreso, Yucatán, procedente del Puerto Limón, en Costa Rica. Cubría la ruta de cabotaje de Houston, Texas, a los mencionados puertos costarricense y mexicano. Los contenedores con 400 tiburones, 97 de ellos rellenos de cocaína, tenían como importadora una compañía de Tonalá, Jalisco (México).

El 29 de octubre de 2007, el *Esmeralda* cargaba 23 562 kilogramos de cocaína (23.5 toneladas): atracó en los muelles de Manzanillo, Colima, y dejó dos contenedores con la cocaína que desde Buenaventura, Colombia, les

mandaban sus proveedores a los cárteles de Juárez y Sinaloa. A ese mismo puerto, procedente de Busán, Corea, en abril de 2011, llegó el *Anders* con 12 kilogramos de cocaína, y tres meses después, otro navío, procedente de Buenaventura, Colombia, atracaba con 39 kilogramos de coca pura.

Esos barcos abanderados por Islas Marshall llevan cocaína no sólo a México sino también a puertos argentinos, a costas francesas, a los mares de Galicia... En esos buques impera la ley del mar, semejante a la ley de la selva, cito un caso: en el *RM Power*, que en julio de 2013 salió de puerto argentino para Congo a embarcar



varios cientos de contenedores, su capitán, un fiero rumano, descubrió durante el viaje de regreso a Rosario, Argentina, que llevaba algo más que la carga rotulada: cuatro polizones que en un puerto africano se escabulleron al interior del navío. Sin más, ordenó que los echaran por la borda en aguas internacionales, donde se ahogaron los cuatro.



Pongamos algo de historia a estas Islas Marshall, las más recónditas de la *Autopista 10*: en 1526, cuando las descubrió el navegante español Alonso

de Salazar, fueron ocupadas por el reino de España; en el siglo XIX, pasaron al protectorado de Alemania y, después, al de Reino Unido. Se entiende que todos las reclamaran para sí: en el siglo XX lo hizo Estados Unidos, y sólo hasta 1999, Islas Marshall consiguió ser territorio soberano, con su propio presidente y su propia constitución, lo cual no obsta para que el mundo náutico las considere totalmente laxas a la regulación y, por ende, que sus embarcaciones sean tan solicitadas por los traficantes.

Por sí mismos, estos remotos lares donde acaba la *Autopista 10* son un buen mercado para las mafias: aquí se consume mariguana, opiáceos,

anfetaminas, éxtasis y cocaína.

En los estados insulares del Pacífico también es común el consumo de kava (*Piper methysticum*), y, cada vez más frecuentemente, los jóvenes demandan anfetaminas y metanfetaminas, aunque la droga que va ganando terreno es, como en Australia —y como en muchos sitios del mundo, según he narrado en este libro—, la cocaína. Los nativos y residentes de las Islas Marshall, Palau y Vanuatu se las inyectan, como también inhalan las delgadas líneas de esa blanca sustancia que les llega desde el remoto punto donde comienza la *Autopista 10*, en el otro lado del mundo.

Esta ruta comienza a usarse en

dirección opuesta para llevar a América heroína y drogas de manufactura asiática. Desde el llamado *triángulo de oro*: Birmania, Tailandia y Laos, estos cargamentos se transportan por Bangkok y la Isla Mauricio, redireccionados a los puertos de Costa de Marfil, Ghana, Nigeria, Sudáfrica, Kenia, Zambia y Mozambique, para despacharse hacia América, con México y Estados Unidos como destino final.

Como circuitos de una *matrix*, por todo lo ancho del globo terráqueo la cocaína se trafica desde Sudamérica por ríos, mares y océanos de todo el mundo. Poco a poco, las autoridades antidrogas, con agentes especiales, se han infiltrado

en los puertos para hacer trabajo de inteligencia; a veces se embarcan en navíos y en ocasiones dejan que los traficantes los recluten, convirtiéndose ellos mismos en carnada. Los traficantes, por su parte, tampoco pierden el tiempo, y la muestra está en que el transporte de drogas vía marítima es un negocio en pleno desarrollo; aún más, es el meganegocio negro dentro del comercio marítimo mundial. Ahora mismo, los *headhunters* de los narcotraficantes se mueven también entre mares y puertos de todo el planeta en busca de visionarios, los nuevos Piri Reis, para que esos aprendices de quien es considerado el más grande cartógrafo

de la historia, les tracen rutas de navegación para, como siempre, seguir burlando a la autoridad.



# 1

## Los navíos del narco

<sup>1</sup> El término *nodriza* se utiliza también para definir una embarcación situada en algún punto marítimo rodeada de otros barcos menores que tienen interrelación de trabajo, por ejemplo, para la pesca, o en la industria militar, para el abastecimiento de equipo a barcos y barcazas.

<sup>2</sup> De hecho, existe un código mundial, de protección a buques e instalaciones portuarias (ISPS, por sus siglas en inglés), que norma las operaciones de



seguridad.

<sup>3</sup> “Nombre que se da al pabellón bajo el cual navega un buque, y que corresponde a un país que aplica respecto a la navegación normas menos rigurosas que las normalmente exigibles”, en *Diccionario Mapfre de seguros*, disponible en [www.mapfre.com/wdiccionario/terminos/b/bandera-de-conveniencia.htm](http://www.mapfre.com/wdiccionario/terminos/b/bandera-de-conveniencia.htm).

<sup>4</sup> Buenos Aires-Madrid, Médica Panamericana, 2007.

<sup>5</sup> Los diferentes tipos de cocaína son: novagranatense, amazónica, huanaco y trujillense. Para su venta al consumidor, los traficantes rebajan el clorhidrato de cocaína con sustancias como anfetamina,

ácido, cafeína, fenacetina, lidocaína, efedrina, quinina, levamisol, formol, estriocnina, detergente, talco, yeso, harina, azúcar glass, almidón, carbonato, ceniza, cianuro o raticida.

## 4

### Mafia mexicana, conquistando mares

<sup>1</sup> En septiembre de 2014 la PGR admitió la marcha activa del cártel de los Arellano Félix como uno de los nueve cárteles que operan en México, con tres ramificaciones criminales: *los Chan*, *el Jarquera* y *el Kieto*, de acuerdo con una solicitud de

información publicada por el periódico *Excélsior*.

<sup>2</sup> Hacia el final de este capítulo me referiré a otro *Caballo*, de mayor celebridad.

<sup>3</sup> Los cargueros asiáticos transportan droga, tabaco y migrantes indocumentados de manera tan libre que algunos navíos pueden pasar meses en altamar traficando drogas o seres humanos sin que autoridad alguna los detenga. Por ejemplo, durante más de tres meses el *Sun Sea* cruzó mares, fronteras y aduanas con 490 indocumentados de Sri Lanka y burló la seguridad hasta agosto de 2010, cuando la Marina canadiense lo detuvo.

## Gatún.

## Las rutas de Centroamérica

<sup>1</sup> Países con pabellones marítimos considerados como banderas de conveniencia: Antigua y Barbuda, Bahamas, Barbados, Belice, Bermuda, Bolivia, Cambodia, Comoros, Corea del Norte, Chipre, Curazao, Guinea Ecuatorial, Georgia, Gibraltar, Honduras, Islas Caimán, Jamaica, Líbano, Liberia, Malta, Islas Marshall, Mauritania, Mongolia, Myanmar, Panamá, Santo Tomé y Príncipe, San Vicente, Sri Lanka, Tonga y Vanuatu.

<sup>2</sup> Siglas de twenty-foot equivalent

unit, la unidad de medida de contenedores: 20 pies.

<sup>3</sup> En febrero de 2014 la Corte del Distrito Norte de Illinois abrió una indagatoria penal en contra de Heriberto Zazueta Godoy, *Capi Beto*, y su coacusado Ismael Zambada García, *el Mayo*, por tráfico marítimo de drogas y lavado de dinero.

## 6

De la cuenca del Amazonas al Orinoco,  
el neoparaíso de la coca

<sup>1</sup> Los *poseiros* eran quienes, después de vivir un año en un lugar en tierra que

no estaba declarada como propiedad privada, se convertían en sus propietarios legales.

## 7

### Los primeros traficantes trasatlánticos

<sup>1</sup> En agosto de 2014 una de estas redes de narcotraficantes que comercializaban cocaína en redes sociales, foros y webs fue desmantelada por la Policía Nacional. Mantenían en Madrid un narcolaboratorio donde adulteraban, mezclaban, cortaban y empacaban la droga sudamericana que distribuían en toda España.

## 8

### *La balsa de la Medusa* y los alijos de coca

<sup>1</sup> El levamisol es una sustancia antiparasitaria utilizada en veterinaria que en el pasado también se empleó como inmunoestimulante humano. Si se consume durante periodos prolongados o en dosis elevadas puede causar varios efectos adversos, como la agranulocitosis.

## 9

Alemania, la ruta de los pájaros

<sup>1</sup> Véase nota 3 del capítulo 1.

## 11

Veleros, brisa y olas de coca en la cuna  
de la mafia

<sup>1</sup> En italiano, *addio*, a diferencia del *ciao*, es una fórmula de saludo a algo o alguien que se deja por un largo periodo o definitivamente.

## 12

Portugal, los pescadores de narcos

<sup>1</sup> Maritime Analysis and Operations



## 14

### El paralelo 10, la *autopista* de los narcos

<sup>1</sup> En Conakry, Guinea, los piratas operan vestidos con uniformes militares y utilizan armas automáticas; también son violentos y agresivos. En Douala, Camerún, se ha incrementado el secuestro de las tripulaciones. En Asia, la zona de mayor riesgo es la parte meridional y el subcontinente indio. La zona de Bangladesh es la que registra mayores ataques, y tiene como blanco,

sobre todo, los buques atracados en puerto.

En Indonesia, los ataques se incrementan en la zona de islas: Anambas, Natuna, Mngkai. Los piratas están armados con pistolas, cuchillos y machetes.

En el estrecho de Malaca, los ataques ocurren cuando los buques hacen transbordos en sus aguas. En Malasia, por las tardes y las noches.

En la zona del mar de China meridional, el blanco son los remolcadores y las barcazas. En el estrecho de Singapur, cuando los buques están en marcha o anclados en Eastern OPL. En Vietnam, el centro de los

ataques es Tau Vung, capital de la provincia de Ba Ria-Vung Tau, el principal centro turístico de ese país.

En América, los puntos de mayor incidencia de ataques incluyen Santos, municipio localizado en el litoral del estado de São Paulo, en Brasil, donde se ubica el puerto más grande de América Latina. También Callao, el más importante de Perú, a orillas del océano Pacífico, y Puerto Príncipe, en Haití.

## **Mares de cocaína**

*Las rutas náuticas del narcotráfico*

Primera edición digital: noviembre, 2014

D. R. © 2014, Ana Lilia Pérez

D. R. © 2014, derechos de edición mundiales en  
lengua castellana:

Penguin Random House Grupo Editorial, S.A. de C.V.

Bld. Miguel de Cervantes Saavedra núm. 301, 1er  
piso,  
Colonia Granada, delegación Miguel Hidalgo,  
C.P. 11520, México, D.F.

Diseño de portada: Penguin Random House / Andrés  
Mario Ramírez Cuevas

[www.megustaleer.com.mx](http://www.megustaleer.com.mx)

Comentarios sobre la edición y el contenido de este  
libro a:

[megustaleer@penguinrandomhouse.com.mx](mailto:megustaleer@penguinrandomhouse.com.mx)

Queda rigurosamente prohibida, sin autorización escrita  
de los titulares del *copyright*, bajo las sanciones  
establecidas por las leyes, la reproducción total o  
parcial de esta obra por cualquier medio o

procedimiento, comprendidos la reprografía, el tratamiento informático, así como la distribución de ejemplares de la misma mediante alquiler o préstamo públicos.

ISBN 978-607-312-661-8



/megustaleermexico



@megustaleermex