

<https://www.elcorreo.eu.org/FRU-LA-LA-Contrabando-avado-y-cocaina-via-el-Rio-de-La-Plata>

# FRU-LA-LÁ : Contrabando, lavado y cocaína vía el Rio de La Plata

- Argentine -

Date de mise en ligne : vendredi 28 juin 2024

---

Copyright © El Correo - Tous droits réservés

---

El gobernador de Buenos Aires Axel Kicillof ratificó la prioridad que le asigna al dragado y la habilitación del [Canal Magdalena](#), el 2 de mayo al inaugurar el año legislativo. Esa insistencia del gobernador de la provincia que genera el 30 % de toda la producción argentina y el 45% de sus exportaciones, generó un gran alboroto en el Uruguay, que siempre se ha opuesto a una obra que marginaría al puerto libre de Montevideo. También afectaría a su operador actual : la empresa belga [Katoen Natie](#), no por casualidad la misma que opera el puerto belga de Amberes, que se ha convertido en la principal puerta de entrada a Europa de la cocaína sudamericana. Una alta fuente policial uruguaya, que por razones de seguridad reclamó no ser identificada, señala que los capitales que financian el tráfico ilegal pertenecen a la ['Ndrangheta](#) calabresa, que tiene como operador a la organización ilegal paulista Primer Comando de la Capital. En Uruguay no se conocen cifras estimadas de la droga que pasa por el territorio o que es consumida allí por cuántas personas, lo que da idea del tipo de control real que se ejerce.

Este es el principal nudo conflictivo económico y geopolítico que enfrenta hoy la Argentina. Involucra a Estados Unidos, China, la Unión Europea y la mafia calabresa. No figuró entre las prioridades mencionadas el jueves por el Presidente Javier Milei en el Monumento a la Bandera de Rosario, donde anunció que el Pacto de Mayo se firmaría en julio y luego partió una vez más hacia Europa, para recibir distinciones de clubes de fanáticos libertarios y darse el baño de multitud que acá no consigue. Antes, escuchó al gobernador de Santa Fe, Maximiliano Pullaro, quien agradeció al Presidente y a su ministra Patio Bullrich su acompañamiento « cuando fuimos víctimas de narcoterroristas. (...) No estuvimos ni estamos solos ». En cambio, apenas aludió en forma genérica a la « solidaridad de otras provincias ». Un lamentable olvido del centenar de patrulleros entregados por Kicillof, que sin duda reparará a la brevedad. Sí se acordó de reclamar por la paralización de la obra pública e invocó el federalismo.

El canal Magdalena también prescindiría del puerto uruguayo de Nueva Palmira como punto final de la Vía Fluvial Troncal Paraná-Río de la Plata, mal conocida por el nombre de la empresa que recibió la concesión durante el gobierno de Carlos Menem, Hidrovía. Además, Uruguay prorrogó hasta 2081 el contrato con *Katoen Natie*. No es un error : la concesión vencía en 2031 y el actual gobierno de Luis Lacalle Pou le concedió 50 años más, hasta 2081.

## Ochenta años así

Con su opción por el canal Magdalena, Kicillof contradujo la posición de los Hermanos Milei, que colocaron a la Administración General de Puertos en la nómina de entes a privatizar. También tienen un decreto preparado para suprimir el Ente Nacional de Control y Gestión de la Vía Fluvial. Afirman que tiene asegurados los votos en la Cámara de Diputados para insistir el jueves 27 con su sanción del paquete fiscal, en lo que se refiere a la cuarta categoría del impuesto a las ganancias y al impuesto sobre los bienes personales, que el Senado rechazó. En cambio, se inclinarían por aceptar la versión del Senado sobre las privatizaciones contenidas en la Ley de Bases Circuncisa. La insistencia se produciría el año próximo, pero no ahora.

*Katoen Natie* compró la concesión del puerto belga de Amberes en 1986. Le llevó quince años más el ingreso al negocio portuario en Uruguay, con un contrato por 30 años, firmado durante el gobierno del Presidente liberal Jorge Battle, que por la última renovación se extenderá 80 años desde su inicio. También le permitió ampliaciones, de modo que para 2026 tendrá 380 metros de muelle y una playa de contenedores de 59 hectáreas. La Aduana uruguaya no tiene medios ni recursos para controlarlos, aun si se lo propusiera.

Por la vía fluvial troncal llega al mar la producción agropecuaria de la Argentina, Uruguay, Paraguay y Bolivia. El Estado nacional tiene el 51% de los representantes y los gobiernos de las siete provincias ribereñas el resto. Con todos los puertos sobre esa vía privatizados, también es el vehículo para cualquier tipo de tráfico ilegal. En la actualidad la salida al mar es por el puerto de Montevideo, que podría ser desplazado por puertos argentinos con el

canal Magdalena, ya que acortaría a casi la mitad el trayecto de 120 km de los buques que conducen más del 80% de las exportaciones argentinas por los ríos interiores hasta el Atlántico.

En marzo de 2023, la *Oficina de Naciones Unidas contra la Droga y el Delito* (Onudd) sostuvo que Uruguay tiene un lugar significativo en el tráfico, y que las cargas se trasvasan a barcos oceánicos en el puerto de Montevideo.

## Contrabando y lavado

El gobierno nacional sigue autorizando la instalación de puertos privados, al mismo tiempo que su proyecto de blanqueo amaga convertir el declarado anarco-capitalismo en narco-capitalismo a secas. Esto es coherente con la postulación de Milei de Al Capone como un héroe y de Eliot Ness como un burócrata que interfiere con la lógica del mercado. « *Todos los inversores, nacionales y extranjeros, tienen las puertas abiertas para explotar nuestros recursos* », dijo el vocero presidencial Manuel Adorni en el tercer mes del gobierno. Al mismo tiempo anunció que el grupo Servicios Portuarios, que ya tiene la concesión de muelles en Rosario, San Nicolás y San Pedro, construirá un nuevo puerto agroindustrial en Timbúes, con una inversión de 550 millones de dólares, que dará empleo a 2.600 personas. La pregunta unánime entre empresarios y periodistas es por el origen de esa suma tan cuantiosa, fuera de escala de cualquier inversor local en negocios legales.

El titular de Servicios Portuarios, Juan Manuel Ondarcuhú, de 53 años, es un abogado bien conocido en la zona. Hijo de un empresario estibador homónimo, de origen peronista pero de excelente relación con el PRO, es primo hermano del intendente de San Nicolás, Santiago Passaglia, sucesor de un clan fundado por su padre, Ismael Passaglia, quien siguió la misma deriva política.

Los negocios de Ondarcuhú se concentran en los muelles, pero varias veces lo han llevado a los estrados de la justicia. Su asociado más notorio en ese rubro es el sindicalista de los trabajadores marítimos, Omar Suárez, conocido como *El Caballo*. En diciembre de 2019, ambos fueron procesados por el entonces juez federal Rodolfo Canicoba Corral por contrabando y lavado de dinero, a través de la empresa marítima Maruba, de la que [Ondarcuhú era directivo y abogado](#).

Pero en junio de 2020 la sala I de la Cámara Federal de la Capital (los grandes valores Leopoldo Bruglia, Pablo Bertuzzi y Mariano Llorens) revocó el procesamiento por considerar insuficiente la prueba. El fiscal Gerardo Pollicita solicitó que fueran sobreseídos y el juez federal Daniel Rafecas lo consintió el 2 de octubre del año pasado, aunque su resolución trasunta su disgusto porque la falta de acusación de Pollicita no le dejó otro camino.

## De Ponsonby al África

Hace diez días, el diario inglés *The Guardian* investigó la expansión del narcotráfico en Rosario. La [hidrovía](#) fue descrita como la ruta clave para el transporte de cocaína desde Perú y Bolivia hacia Europa y África.

La mención al África también remite a Ondarcuhú. El 30 de mayo de 2019, Juan Manuel y su hermano menor, Jorge Alberto, constituyeron la sociedad anónima [Costas Africanas](#). Su objeto es realizar « operaciones comerciales mediante la compra, venta, importación, exportación, consignación y/o distribución de mercaderías y/o materias primas ». También negocios de armadores, agente marítimo, de transporte aduanero, de buques, seguros, transporte multimodal, estibajes y alijes, amarre y desamarre de buques, contratistas de estibadores, fleteros, barraqueros y depositarios, aprovisionamiento de buques, control de cargas, servicios de mantenimiento y

reparaciones marítimas, asistencia técnica y operativa.

Según el principal periódico independiente del Reino Unido, entre febrero de 2020 y julio de 2022, se incautaron en puertos europeos una decena de cargamentos de cocaína desde la hidrovía, de más de 500 kg. Al mismo tiempo la tasa de homicidios en Rosario es de 22 cada 100.000 habitantes, cinco veces mayor que el promedio nacional.

*The Guardian* no se refiere al puerto de Montevideo. Tampoco menciona a Thomas Hood ni a Lord John Ponsonby. Hood fue el cónsul inglés en Montevideo que en 1825 informó que José Artigas y sus partidarios procuraban « la total independencia de todos los otros países, la destrucción o división de rango y propiedad, y la igualdad basada en hacer a todos iguales pobres ». El vizconde Ponsonby, ministro plenipotenciario de Gran Bretaña en las Provincias Unidas del Río de la Plata, fue apartado de Londres por su relación con la amante del rey Jorge VI, y odiaba la ciudad de su exilio, « el lugar más despreciable. Me colgaría si encontrase un árbol apropiado. Suspiro cuando pienso que tendré que quedarme [...], en este lugar de barro y osamentas pútridas, sin carreras ni caminos ni casas pasables, ni libros ingleses, ni teatro soportable ; nada bueno, como no sea la carne [...]. Además, la jactancia republicana con todo su vigor. Intolerable sitio ».

Iniciada la guerra con el imperio de Brasil, Ponsonby actuó como mediador y en 1828 propuso la independencia de la Banda Oriental, lo que se llamó « un estado tapón », que permitiría a los comerciantes británicos manejar el comercio y las finanzas en la Cuenca del Plata, sin rendirle cuentas a una autoridad naval y comercial única. Dos años después, Ponsonby repitió la jugada en Europa, al proponer la creación del Reino de Bélgica, como salida al conflicto entre las provincias neerlandesas de Flandes y Valonia. Que *Katoen Natie* lo tenga en su gloria.

## Contra natura

[El canal Punta Indio](#) que lleva a Montevideo es una vía contra natura. Es artificial, de una sola mano, lo atraviesan las mareas y los vientos del sur y del sudeste, lo cual provoca una alta sedimentación y obliga a un constante dragado con un costo anual de 12 millones de dólares, que incrementa el flete. En cambio, el canal Magdalena acompaña el sentido de las corrientes de marea y coincide con su dirección, con lo cual la sedimentación y los gastos de mantenimiento son menores. Su trayecto es de 23 millas menos que el canal Punta Indio lo cual acorta el tiempo de navegación, explica el ex ministro y ex senador Jorge Taiana.

No obstante, la Mesa de Enlace de las patronales agropecuarias de Santa Fe, así como el PRO, la UCR y el Partido Socialista cuestionan el desarrollo del Canal Magdalena y junto con las transnacionales exportadoras, operan a favor del Canal Punta Indio. Milei paralizó la obra pública, pero dio su autorización para que Uruguay profundice y extienda a 14 metros de calado el canal del acceso al puerto de Montevideo, una vieja aspiración oriental que la Argentina siempre objetó. Uruguay reiteró la solicitud el 25 de enero de este año, y el gobierno de los Hermanos Milei respondió que no tenía objeciones seis días después. ¿Quién dijo que la Cancillería argentina es lenta y burocrática ?

El canciller uruguayo Omar Paganini no pudo ocultar su júbilo. Declaró que era una gran oportunidad para seguir desarrollando el sistema de puertos , lo cual sumará carga de otros países, atraerá inversiones y creará puestos de trabajo (en la Rodelu, por supuesto). Hasta el Arzobispado de La Plata protestó que esto podría ocasionar « la concentración del comercio en esa zona » en detrimento de la soberanía nacional.

## Ensenada, lo útil y lo agradable

Kicillof destacó la importancia del canal Magdalena para la defensa y la historia argentina y el reclamo de soberanía sobre las Islas Malvinas. Esto tiene también una importancia política para el gobernador, porque en Ensenada se asienta la Mesa que sostiene su precandidatura presidencial, con los intendentes Mario Secco y Fabián Cagliardi, de Ensenada y de Berisso, que forman una unidad geográfica y política con la capital provincial. Otro miembro es Jorge Ferraresi, quien sin reelección en Avellaneda aspira a la gobernación, para lo cual intenta arrastrar a Kicillof a un prematuro debate electoral, independizándolo de CFK.

El año pasado se convocó a licitación internacional para dragar el canal Magdalena, pero se declaró desierta por falta de ofertas. Esto obedeció a una suma de factores. En primer lugar, los intereses creados de las empresas portuarias, aceiteras y agroexportadoras para que no se altere el *statu quo*, pero también el proceso electoral argentino y aspectos específicos de los pliegos.

El ex director de la Federación Agraria Argentina, Pedro Peretti, sostiene que el puerto de Montevideo es un enjambre de empresas multinacionales, radicadas allí al solo efecto de evadir impuestos y cita el cálculo de los tributaristas Alejandro Gaggero y Gustavo Zanotti : la manipulación de los precios de transferencia con sus propias empresas cáscara montadas en el Uruguay « les permite embolsar entre 1.200 y 2.400 millones de dólares al año, porque no cobra impuestos a las rentas provenientes de actividades realizadas en otros países ».

El canal Magdalena favorecería a las industrias marítimas y sus proveedoras argentinas, reduciría los costos de movimiento de mercaderías, fomentaría el desarrollo de actividades económicas en territorio argentino e implicaría una definición política federal de peso frente al gobierno de los Hermanos Milei.

En marzo, la Administración General de Puertos firmó un memorándum de entendimiento con el Cuerpo de Ingenieros del Ejército de Estados Unidos. Según la embajada a cargo de Marc Stanley, ambos países se proponen « combatir actividades ilícitas en las operaciones de vías navegables ». Ya antes lo había hecho Paraguay. Por su parte, empresas chinas están dragando el puerto sobre el Atlántico de Paranaguá, Brasil, para habilitarlo a calados de 12,5 a 14,5 metros, y tendrían interés en el de Ensenada. La injerencia estadounidense es comprensible ya que, además de la droga, por ahí transita el grueso de las exportaciones de soja a China.

El canal Magdalena permitiría a los barcos que parten o llegan a los puertos fluviales argentinos transitar a plena carga, sin necesidad de completar cargamento en puertos de otros países. Con naves más grandes será mayor la utilización de los puertos fluviales argentinos y se reducirá el costo de los fletes, medido en operación por unidad de carga. Según la Asociación Bonaerense de la Industria Naval, permitiría ahorrar dólares en pago de servicios a los buques que esperan el ingreso al sistema troncal de navegación, que ahora se destinan al Puerto de Montevideo para el embarque o desembarque de prácticos.

El canal Magdalena pasará a ser la continuación natural de la vía fluvial que administra la empresa Hidrovía, constituyendo un canal logístico nacional.

La mudanza de la operación uruguaya a la Argentina abre expectativas de una transición nada pacífica, afirma una fuente de la embajada de Estados Unidos en Montevideo, adscripta al *Overseas Security Advisory Council*, organismo del Departamento de Estado con participación privada que promueve la seguridad en las sedes diplomáticas.

La paz acordada es buena para los negocios, y la excepción se ejemplifica en Rosario. Allí, el microtráfico había logrado sofisticadas relaciones con miembros de las fuerzas de seguridad, empresarios y políticos ; el uso que han hecho de la violencia les ha permitido controlar economías ilegales en vastas zonas de la ciudad. Pero el acuerdo se quebró en 2012, con el asesinato de Martín Paz (a) *El Fantasma*, cuñado del jefe actuante, Claudio Cantero (a) *El*

*Pájaro*, asesinado al año siguiente. El mando de la banda lo tomó otro hijo de *El Viejo* Ariel Cantero, Ariel Máximo Cantero, alias *Guille*, quien lo ejerce hasta hoy.

## La fuerza armada no pacífica

En abril de 2014, el entonces ministro de seguridad argentino Sergio Berni dirigió el desembarco de Gendarmería en Rosario, según dijo para desmantelar "los búnkers". Esta estrategia de militarización ha continuado en la administración de Mauricio Macri y fue incrementada por la ministra de Seguridad Patricia Bullrich. La reacción del crimen organizado minorista fue escalar la violencia con asesinatos al azar. Ni Berni ni Bullrich lograron pacificar el microtráfico. Mientras tanto, el macrotráfico continuó sus actividades en forma habitual en Santa Fe.

En Uruguay, Lacalle Pou descabezó y/o anuló un aparato policial que había logrado un notorio grado de eficacia. Fue formado y perfeccionado durante cinco gobiernos consecutivos, desde el segundo de Julio María Sanguinetti (1995-2000), el de Jorge Batlle y tres del Frente Amplio. Hoy sólo permanecen en el cargo seis de los jefes de policía de los 19 departamentos nombrados en 2020. Para regular la relación con el crimen organizado los reemplazó por recomendados políticos, personal dado de baja por faltas graves y, en general, personas sin dominio de las nuevas tecnologías que empezaron a utilizarse en las últimas décadas. Cree que así se reducirán los asesinatos en serie que hoy tienen un alto costo político y hacen de la inseguridad ciudadana un problema de primera línea.

El espacio de Puerto Libre fue votado por unanimidad por los tres partidos políticos uruguayos en 1992. Luego extendieron sus facilidades a los puertos de Nueva Palmira, Fray Bentos y Colonia. Se lo propició con el declarado propósito de que fuera un *hub* del comercio que une la Hidrovía. Fue en torno a ese cambio de década que empezó a llegar la droga al sur, en procura de puertos menos vigilados. El Puerto Libre favorece el acondicionamiento de la droga que llega en bultos desde Colombia en barcasas de mínimo calado, es estibada y disimulada con toda comodidad en *containers*, para su viaje interoceánico. Está eximida de impuestos, tasas o tributos a la importación. Su destino puede cambiarse, y reexportar sin cumplimentar trámite alguno. En la Argentina carecerían de ese espacio libre de interferencias.

## La caída

Sólo al salir de Puerto Libre puede controlar la aduana uruguaya, que es tenida por ineficiente desde hace décadas por el propio sindicato de la Dirección General de Aduanas. Su *scanner* proporcionaba una imagen débil, que no captaba cargas de cocaína que luego eran detectadas en Europa. El reemplazo desembarcó en 2007. Con tan mala suerte que uno de los cuatro cables que lo sostenían se zafó y el aparato se destruyó al caer. Recién llegó uno nuevo casi quince años después. Pero este no escanea debidamente el piso del *container*, que es donde en Europa se suele hallar la droga, y su imagen es poco nítida. Luego de dos décadas de exportaciones sin el instrumento básico de control se espera para 2025 la llegada de tres nuevos *scanners*.

Lacalle nombró un director del flamante Servicio de Inteligencia Estratégica del Estado, Adolfo Garcé, quien pronunció un fuerte mensaje contra el tráfico de drogas ilegales, que no fue seguido por acción alguna. La acción de inteligencia de los once organismos del Estado que se suponen aúnan fuerzas en el trabajo, no hay resultados visibles ya entrado el cuarto año de gobierno blanco. La reforma judicial emprendida por Lacalle Pou unió los dos juzgados sobre lavado de activos en una fiscalía. Su titular, Enrique Rodríguez, declaró que casi no había casos y que los existentes eran por montos menores. No explicó cómo se concilia ese diagnóstico tranquilizador con el número de detenidos por drogas, el más alto entre todos los delitos. Lo que no parece abundar es voluntad política.

## El modelo paraguayo

La fuente policial mencionada sostiene que la regulación del crimen organizado por los políticos sigue el modelo paraguayo. El objetivo es que el crimen organizado opere sin las estridencias de asesinatos en Montevideo, y se concentre en otras áreas, como el desguace de autos robados. Un acuerdo de paz que elimine los asesinatos escalofriantes implicaría la distribución de áreas, ganancias y proveedores del microtráfico.

Solo una división en el seno del gobernante Partido Colorado, entre los ex presidentes Horacio Cartes y Mario Abdo, permitió la mayor operación antidrogas de la historia de Paraguay. Denominada *A Ultranza Py* produjo la captura en febrero de 2022 de 21.029 kilos de cocaína y la incautación de bienes que eran parte del lavado. Entre los detenidos está el diputado Juan Carlos Ozorio.

Ahora falta ver cuán en serio se toman los interesados el anuncio de Kicillof, que cambiaría las reglas de juego. Expertos en materia marítima como el uruguayo Edison González Lapeyre, venían oponiéndose públicamente al Canal Magdalena, y hoy ya no lo hacen. El ex Presidente *Pepe Mujica* es uno de quienes se declararon satisfechos con el acuerdo de Milei a la profundización del calado del puerto uruguayo, sin pronunciarse sobre el Canal Magdalena. Fuentes de la Liga Marítima uruguaya entienden que la posición de Mujica refleja el extendido convencimiento de que los intereses en juego de ambas márgenes y del negocio marítimo ya instalado no permitirán, una vez más, la habilitación del Canal Magdalena.

Horacio Verbitsky para el [El cohete a la luna](#)

[El cohete a la luna](#). Buenos Aires, 23 de junio de 2024

\* **Horacio Verbitsky**. Investigador, autor y periodista argentino. Actualmente preside el [Centro de Estudios Legales y Sociales](#) (CELS) y integrante de la junta directiva de la división latinoamericana de la ONG *Human Rights Watch/Américas*. Trabajó durante 30 años en el diario *Página 12*, del que fue despedido por presiones del presidente Mauricio Macri en 2017. Acto seguido fundó el sitio web de noticias, [El Cohete a la Luna](#).