

Extrait du El Correo

<http://www.elcorreo.eu.org/Este-martes-intervienen-el-peligrosisimo-puerto-de-Dock-Sud-por-subfacturacion-y-contrabandos-varios>

Este martes intervienen el peligrosísimo puerto de Dock Sud por subfacturación y contrabandos varios

- Empire et Résistance - Ingérences, abus et pillages -
Date de mise en ligne : lundi 9 mai 2005

Copyright © El Correo - Tous droits réservés

Hasta Estados Unidos se quejó de las irregularidades en la terminal dirigida por Osvaldo Montes de Oca. Ya hay varias causas penales por contrabando, narcotráfico, trasvasamiento en negro de combustibles y hasta entrada ilegal de asiáticos. Hace tres años quisieron remover al director y hubo un pico de violencia, atentados y amenazas a los funcionarios. El Dock Sud es bonaerense y es el que más containers mueve. Pero miles de toneladas "desaparecen" de los libros.

Por Raúl Kollmann

[Página 12](#), 7 de mayo del 2005

El puerto en donde pasa todo sin ser visto

Contrabando de combustibles por decenas de millones de pesos anuales ; contrabando de ciudadanos de origen asiático a los que ingresan al país de forma clandestina, maniobras millonarias con las tasas de puertos, contrabando de pescado, que según los expertos por su fuerte olor suele ser la cubierta para mover drogas ; contrabando de precursores químicos, que sirven justamente para procesar estupefacientes. Sospechas sobre todos estos delitos e irregularidades decidieron al gobierno bonaerense a intervenir este martes en el puerto de Dock Sud, removiendo a su actual administrador, Osvaldo Montes de Oca, un hombre que ingresó al puerto como chofer y es hoy sostenido en su puesto por el gremio portuario. El de Dock Sud es el segundo puerto más grande del país -después del de Buenos Aires- y es el que mueve la mayor cantidad de containers de la Argentina. Hace tres años, otro intento de cambio del administrador de este puerto derivó en violencia de todo tipo, incluyendo ataques a domicilios de funcionarios, golpes, agresiones, amenazas y atentados.

El contrabando de petróleo, que paga altísimos derechos de importación, se haría en las inmediaciones del puerto, pasando el combustible desde los inmensos barcos petroleros a barcazas que supuestamente son areneras (ver aparte). Ya existen causas judiciales por ese delito, pero el cálculo aproximado es que el negocio delictivo suma no menos de 50 millones de pesos anuales, aunque muchos consideran que esa suma es más bien avara : el desfaldo podría ser mucho mayor.

El puerto de Dock Sud, como los puertos de todo el país, salvo el porteño, pertenece a la órbita de la provincia. Y el administrador, que tiene el título de delegado provincial, es designado por el Ministerio de la Producción bonaerense, hoy a cargo de Gustavo Lopetegui. La decisión tomada es remover del cargo, este martes, a quien ha sido el poder en Dock Sud en los últimos tiempos, el delegado Montes de Oca. El funcionario nunca integró las filas del Sindicato Unico de Trabajadores Portuarios Bonaerenses, pero su poder y su meteórica carrera de chofer a administrador del puerto tiene el trasfondo del respaldo sindical.

En 2002, cuando hubo un intento de quebrar el poder reinante en Dock Sud, a través de la designación del ingeniero Ricardo Cano como nuevo administrador, Montes de Oca se autoproclamó administrador disidente. Tras meses de amenazas y agresiones, que llevaron al entonces ministro Eduardo Di Rocco a presentar denuncias judiciales, Cano se vio obligado a renunciar. Ahora, el gobernador Felipe Solá ordenó la remoción de Montes de Oca, cuyo lugar será ocupado por el prefecto retirado Roberto Camps, una movida que puede llevar a una durísima confrontación.

Inmigrantes y cuentas

No sólo el contrabando de combustible está en la mira. Uno de los mayores elementos de sospecha es que no concuerdan los datos sobre buques ingresados a Dock Sud, existiendo enormes diferencias entre los reportes de la Prefectura y los que salen de la administración que encabeza Montes de Oca. Los barcos son los mismos -aunque existe algún dato de que incluso aparecen barcos no declarados-, pero la administración de Montes de Oca da cuenta de muchísimo menos tonelaje, lo que podría significar que hay una maniobra con las tasa de puertos que se cobran a cada buque. Una parte se la estaría quedando alguien. Según trascendió, no se trata de una pequeña diferencia, la subdeclaración oscila en el 30 por ciento. Esto va a llevar a que una de las primeras medidas del nuevo administrador sea una profunda auditoría.

También existen informes de inteligencia de que a través del puerto de Dock Sud estarían ingresando en forma ilegal a la Argentina centenares de ciudadanos de origen oriental. Se trata de un meganegocio. Son famosas las mafias que en Corea, la misma China y Taiwan cobran cifras siderales por trasladar a personas de esas nacionalidades hacia la Argentina. Los traen hacinados en cargueros, los ingresan en forma clandestina, les dan viviendas tétricas y los someten a una vergonzosa superexplotación. Existe todo un andamiaje para ese proceso, que incluye bandas armadas para quien se atreva a rebelarse. Una de las vías de entrada de este sistema estaría justamente en Dock Sud.

En realidad, buena parte de los ciudadanos de ese origen llega desde sus países inicialmente a Bolivia y Paraguay. Los que arriban al altiplano son trasladados a Paraguay en camiones y de allí hasta Buenos Aires en los lanchones areneros. Sucede que, hoy por hoy, debido a los respaldos que tienen en la Argentina, les resulta el país del Cono Sur donde es más fácil conseguir la residencia. La sospecha es que el cruelmente denominado "contrabando de chinos", desde las areneras, se produce en puertos como el de Dock Sur.

Para esa y otras maniobras, según parece, se usarían espacios en el puerto que se habrían concesionado en forma irregular. Es que en Dock Sud existen varias zonas manejadas directamente por empresas. Repsol y Shell, por ejemplo, mueven enormes cantidades de combustibles. La compañía Exolgan, que pertenece al poderosísimo empresario Alfredo Román, quien siempre tuvo fluidas relaciones con Eduardo Duhalde y Carlos Ruckauf, tiene la terminal que mueve más containers del país. Pero al margen de esas empresas, hay predios dentro del cuerpo que, según los informes, se habrían entregado a particulares y una parte de la investigación que se viene es sobre las actividades que allí se desarrollan. En algunos de los expedientes que manejan los hombres de Montes de Oca han desaparecido, por ejemplo, varias hojas, lo que también llevó a plantear denuncias judiciales.

Desde Estados Unidos hace rato que vienen insistiéndoles a los distintos gobiernos argentinos por lo que consideran "un descontrol en la entrada y salida del país de precursores químicos", material imprescindible para el procesamiento de la cocaína y otros estupefacientes. La idea ahora es extremar los controles a nivel nacional, pero una de las investigaciones que se harán en Dock Sud está relacionada precisamente con la notoria cantidad de químicos que entran y salen por ese puerto.

Las drogas

En lo relacionado con narcotráfico, habrá también pesquisas sobre la base de varias denuncias anónimas recibidas que hablan de la existencia del ingreso por allí de productos pesqueros. Ultimamente se ha detectado numerosa cantidad de envíos de drogas en botellas de vino, pero durante años la cubierta fueron productos pesqueros. Tanto el vino como el pescado tienen un elemento que le sirve al traficante : el fuerte olor que desorienta a los perros y que en algunos casos también permite esquivar detectores. A raíz del caso Southern Winds se ha difundido la idea de que la droga se transporta en aviones, pero -según sostienen los expertos- no menos del 90 por ciento de los estupefacientes se mueve por barco, escondido en mercancías que van dentro de containers.

Con el puerto de Dock Sud hay varias estrategias.

Por de pronto, el intendente de Avellaneda, Baldomero "Cacho" Alvarez, hace rato viene planteando la necesidad de remover el polo petroquímico ubicado allí justamente por la contaminación ambiental. En el gobierno bonaerense están de acuerdo, aunque todos coinciden en que es una tarea que llevará su tiempo. Al mismo tiempo, el ministro Lopetegui tiene la misión de que todos los puertos sean administrados por una corporación en la que el presidente sea designado por la provincia, el vicepresidente por el intendente, un integrante responda al Estado, otro, a los gremios y cinco a las empresas privadas. Siempre el Presidente tendrá poder de veto. Las corporaciones que ya rigen en Bahía Blanca, Mar del Plata, San Pedro, Necochea o La Plata permiten -según coinciden el gobierno provincial, los intendentes y las empresas- agilizar el manejo de los puertos.

El cuadro de sospecha que envuelve al segundo puerto de la Argentina llevará el martes a una movida audaz de Solá, no exenta de riesgos. Si sólo una parte de las denuncias se confirma, el monto de los negocios ilícitos en ese puerto sería inmenso, por lo que no se descarta que el desplazamiento de Montes de Oca provoque reacciones. En la mira no sólo está la administración, sino también la actividad de todos los que deberían controlar, entre ellos la Prefectura, la Aduana y los intereses más poderosos. No en vano aquella película norteamericana sobre la ferocidad del puerto, protagonizada por Marlon Brando, llevó como título "Nido de ratas" ("On de watherfront"- "Sur les Quais").

CHATAS ARENERAS Y COMBUSTIBLES EN NEGRO

La ruta fluvial del oro negro

Por R. K.

Las denuncias sobre contrabando de combustible en el puerto de Dock Sud ya tienen estado judicial y más de una causa en marcha. Se trata de uno de los negocios ilegales más rentables, porque del precio de la nafta más de la mitad son impuestos, por lo que poder manejar combustible en negro es una verdadera mina de oro. Sin embargo, hay investigaciones que indican que a través de las barcas areneras se contrabandea combustible a Paraguay y que además en el trayecto se agrega P1, un solvente industrial barato que duplica la carga. Según numerosas pesquisas que se han hecho, los grandes protagonistas de este negocio son policías y militares retirados.

Los informes indican que en el marco del puerto de Dock Sud se deriva petróleo, gas oil o nafta desde los buques a barcas que sólo en apariencia están destinadas a mover arena. Allí está el puntapié inicial de una maniobra millonaria. El combustible que se obtiene en negro se mete en negro al mercado. Esto significa que la banda que mueve el producto tiene bocas de expendio : estaciones de servicio que no suelen ser de las primeras marcas o directamente empresas que usan el combustible como insumo.

Tanto si el contrabando se hace para comercializar en el país como cuando se envía, a través de las barcas a Paraguay, se recurre a la famosa "sopa", que consiste en mezclar la nafta con el solvente industrial. Habitualmente, a 10.000 litros de nafta súper se le agregan 15.000 de P1, se colorea, y se venden así 25.000 litros de nafta super.

Semejantes movimientos requieren de cobertura y complicidad. No sólo para la operación de bajar el combustible del buque a la barca sino también para todo el proceso de transporte. En lo que se refiere al traslado a Paraguay, el andamiaje del negocio suele estar en manos de militares argentinos y paraguayos retirados. Dentro del país, se han descubierto redes manejadas por oficiales de la Bonaerense retirados que, además, son dueños de depósitos clandestinos que, según se afirma, funcionan muy cerca del puerto, en la propia isla Maciel.

Los funcionarios que hoy investigan el caso Dock Sud dicen que el contrabando de combustible es un negocio ilegal de decenas de millones de pesos anuales. Y no sólo se reduce a las naftas. Abarca también los aceites, el gas oil y otros derivados del petróleo. Justamente el objetivo es que el desplazamiento de Montes de Oca permita hacer una investigación a fondo desde adentro, y no con el obstáculo que -según dicen los funcionarios- significa para el Estado bonaerense que el poder gremial que sustenta a Montes de Oca haya sido más que reticente a entregar información sobre lo que entra y sale verdaderamente de Dock Sud.