



Universidad de Buenos Aires
Facultad de Ciencias Económicas
Escuela de Estudios de Posgrado



Universidad de Buenos Aires Facultad de Ciencias Económicas Escuela de Estudios de Posgrado

Especialización en Inteligencia Estratégica y Crimen Organizado

Trabajo Final de Especialización (TFE)

**Inteligencia Marítima en Buques transoceánicos:
Contrabando de Cocaína a Europa (2021 - 2023)**

AUTOR: MIGUEL ANÍBAL NOGUEIRA

DIRECTOR DE CARRERA: DR RICARDO SPADARO

DOCENTE DEL TALLER: MG. JOSÉ LUIS PIBERNUS

Año: 2025

Agradecimiento

En lo personal, la especialización resultó un gran desafío, aunque reconozco que por momentos me encontraba complicado por las características propias de mi actividad laboral, al tener que trabajar y estudiar no es fácil para nadie, pero con organización y voluntad siempre se puede.

La mejora constante, me guió a realizar este posgrado, un desafío sumamente interesante, la capacitación en esta prestigiosa casa de estudios, pero, por otro lado, fue al mismo tiempo la posibilidad que todas las semanas, concentrarme en el incentivo de desafíos de conocimientos, experiencias, e interacción con un grupo de docentes de excelencia.

Cada encuentro nos hizo familiarizarnos con la conexión virtual por zoom, pudiendo adquirir conocimiento de los docentes y compañeros de esta formación, intercambiando opiniones y experiencia de formación.

En este sentido quiero agradecer, principalmente a mi familia por el apoyo incondicional del día a día, a Cte. Gral. Dr. Ricardo Spadaro, al profesor Mg. José Luis Pibernus, y demás profesores de las distintas materias, quienes conllevaron a los conocimientos teórico-práctico de esta carrera de posgrado de “especialización de inteligencia estratégica y crimen organizado”.

Asimismo, a la institución de Prefectura Naval Argentina quién me brindó la posibilidad de adquirir experiencia en estos años en el ámbito operacional y táctico en procedimiento policiales, como así también en materia de inteligencia marítima.

En esta especialización he encontrado las herramientas necesarias para implementar en las investigaciones en las que he trabajado, durante el desarrollo de la especialización, que han incidido en el resultado de las investigaciones y que han sido de gran utilidad para quienes cumplan una similar función de investigación y poner en práctica en causa judiciales.

Resumen

El complejo portuario de Rosario, provincia de Santa Fe, es una de las infraestructuras portuarias más importantes del país operando con carga general, granos secos, fertilizantes y gran volumen de contenedores que se trasladan a puertos de la región como Brasil, pero especialmente a Europa, Asia (China y Corea del Norte) y Oceanía.

Su ubicación estratégica sobre el Paraná de las Palmas y la conectividad con ciudades importantes y centros de producción a través de rutas nacionales lo convierten en un lugar estratégico para la importación de productos relacionados con la producción agropecuaria (granos, carne, fertilizantes, otras materias primas).

Esta ubicación también resulta atractiva para organizaciones criminales que utilizan la Hidrovía Paraguay-Paraná y las barcazas que allí operan desde Paraguay, para trasladar cocaína desde los países productores de la región (Colombia, Perú y Bolivia) hacia los buques transoceánicos que operan en los puertos sobre el Paraná y el estuario del Plata. Este trabajo analiza los factores que inciden en el crecimiento de este ilícito, describe la importancia del desarrollo de la inteligencia marítima como forma de mitigación de estos ilícitos y las estrategias desarrolladas en el período 2021/2023.

Palabras Claves: Inteligencia marítima – Tráfico de cocaína en buques transoceánicos - Narcotráfico a Europa – Hidrovía Paraguay-Paraná

Contenido

Agradecimiento	2
Resumen.....	3
1. Introducción.....	6
1.1. Fundamentación y planteamiento del problema	6
1.2. Objetivos	8
1.2.1. Objetivo general.....	8
1.2.2. Objetivos específicos	8
1.3. Aspectos Metodológicos	8
1.4. Fuentes y valorización.....	9
2. Marco Teórico.....	9
2.1. ¿Qué es la inteligencia?.....	9
2.1.1. Inteligencia marítima	10
2.1.2. Requerimientos e Interrogantes de Inteligencia.....	12
2.2. La Delincuencia Marítima y el Contrabando de Cocaína	13
2.3. La Hidrovía Paraná- Paraguay y el narcotráfico en la región	14
2.4. Las Terminales portuarias y sus actores.....	15
2.4.1. El Puerto de Rosario	16
2.5. Modalidades de contaminación buques	18
2.6. Medidas de Seguridad, herramientas jurídicas y estrategias.....	19
2.6.1. Agente encubierto	20
2.6.2. Agente revelador	20
2.6.3. El informante	21
2.6.4. Entrega vigilada	21
2.6.5. Prórroga de jurisdicción.....	22
3. Diagnóstico	23
3.1. Diagnóstico general.....	23
3.2. Medidas de seguridad.....	24

3.2.1.	Medidas en la faz puerto-buque y buque-puerto	24
3.2.2.	Medidas en la Cadena de suministro	25
3.2.3.	Medidas de seguridad en cooperación Internacional	25
3.3.	Estrategias de prevención.....	25
3.3.1.	Fondeos en conjunto terminal portuaria Rosario	27
3.3.2.	Procedimientos relevantes relacionados con la Terminal Rosario	28
3.4.	Rosario como centro de contrabando de estupefacientes.....	30
4.	Propuesta de Intervención	33
4.1.	Síntesis del problema a resolver.....	33
4.2.	Objetivo de la Propuesta	34
4.3.	Propuestas	34
5.	Conclusiones	36
6.	Referencia bibliográfica	39
7.	Anexos.....	44
	Anexo I. HPP.....	44
	Anexo II. Croquis de Rosario y la hidrovía Paraná Paraguay	45
	Anexo III. Análisis F.O.D.A.	46

1. Introducción

1.1. Fundamentación y planteamiento del problema

En los últimos años, las organizaciones criminales han ido modificando su *modus operandi*¹ del narcotráfico, utilizando distintas modalidades. Una de ellas, es la utilización de las vías navegables por medios de los buques de gran porte. Esta alternativa, no fue una elección casual.

“En América del Sur se produce la totalidad de cocaína que se consume a nivel mundial, es decir, la producción de la planta y la mayor parte de la transformación hasta llegar a la cocaína, destacándose países productores como Bolivia, Colombia y Perú (ONUDD, 2020) ; y países de tránsito y consumo como Brasil, Ecuador, Chile, entre otros territorios que sirven para almacenar y crear estrategias criminales para exportar la cocaína”. (InSight Crime, 2021).

“Es importante resaltar que, tarde o temprano, los países de tránsito se vuelven lugares de consumo, lo que tiene efectos en el aumento de la delincuencia común y perjudica el bienestar social” (Sampó, 2017).

Según el Informe Mundial sobre Drogas de la UNODC (2020), *“en 2014 produjeron 869 toneladas de cocaína con una pureza del 100% a partir del cultivo de arbusto de coca en Colombia, Perú y Bolivia, mientras que, en 2018, se produjeron 1723 toneladas, lo que representa una duplicación más que más que duplicada de crecimiento en sólo cuatro años”.*

“En este sentido, la producción sigue creciendo mientras se ha reducido la erradicación de los cultivos en los dos últimos años. Al mismo tiempo, la oferta, así como la demanda del Norte Global, han crecido no sólo en Europa sino también en nuevos mercados como China, Australia y Nueva Zelanda, así como en Sudamérica. Además, Europa se ha convertido en un mercado más tentador no sólo por el precio de la cocaína en ese territorio, sino también porque abre la puerta a Oriente Medio y Asia” (Mcdermott et al, 2021)

El tráfico de drogas en la Argentina no es un problema nuevo. Sin embargo, a mediados de 2016 se presentó el documento oficial “Argentina sin narcotráfico”, que

¹ RAE: Manera de actuar o trabajar para alcanzar el fin propuesto.

“pretende ubicar esta problemática en el centro de agenda, junto con la posición de un gobierno que por primera vez reconoce abiertamente el avance del crimen organizado en nuestro país” (Sampó, 2017).

“Dentro de Latinoamérica, Colombia es el mayor productor de clorhidrato de cocaína seguido por Perú y Bolivia que lo distribuyen por toda la región. Distintas organizaciones criminales dedicadas a este tipo de tráfico conforman una larga cadena delictiva transnacional y han elegido a la HPP como una sus rutas. Efectivamente, la explosión del negocio global del transporte marítimo en contenedores ha permitido a los traficantes de drogas aprovecharse de una hidrovía que hace unos años habría parecido ilógica: dirigirse hacia el sur, en lugar del norte, desde pistas clandestinas en Bolivia hasta los puertos de Paraguay y luego al estuario del Río de la Plata argentino. Desde estas zonas de producción al resto del mundo utilizando la HPP. Asimismo, los secuestros de cocaína vinculados al sistema Paraguay-Paraná se quintuplicaron entre 2010 y 2021, según la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito” (Infobae, 2024).

Por lo expuesto, se puede comprender que la Prefectura Naval Argentina (PNA), como autoridad nacional en las vías navegables redobla sus esfuerzos en materia de inteligencia marítima², a través de sus delegaciones de inteligencia criminal e investigaciones en cada jurisdicción a lo largo de la Hidrovía Paraguay-Paraná poniendo énfasis en los puertos de aguas profundas donde recalán buques transoceánicos que tienen por principal destino los puertos de Europa.

Rosario, uno de los principales puertos de la Vía Navegable Troncal³ (VNT), ubicado sobre el río Paraná en la provincia de Santa Fe ha sido objeto en múltiples oportunidades de procedimientos que dieron por resultado contrabando de droga, especialmente cocaína disimulada entre la carga.

² Inteligencia marítima: capacidad de la lógica, comprensión, aprendizaje, razonamiento, planificación, creatividad, pensamiento crítico y resolución de problemas ante hechos que suceden en los buques, por las vías navegables o en jurisdicción portuaria.

³ La vía Navegable Troncal es parte de la Hidrovía Paraguay-Paraná y se extiende desde Rosario hasta la desembocadura del río de la Plata. Por allí pueden navegar los buques de gran porte y calado que van hacia Europa y otros continentes.

1.2. Objetivos

1.2.1. Objetivo general

- Analizar las medidas de seguridad y de inteligencia que se desarrollaron en el puerto argentino de Rosario, para la prevención del contrabando de cocaína hacia el continente europeo por las vías navegables de nuestro país, en el periodo 2021 a 2023.

1.2.2. Objetivos específicos

- Conceptualizar la inteligencia marítima aplicada a la prevención de ilícitos de narcotráfico.
- Caracterizar el ambiente geográfico de la zona portuaria de Rosario, Santa Fe Argentina.
- Relevar la normativa vigente en materia de seguridad en relación a buques.
- Describir las estrategias desarrolladas en materia de controles e inspecciones para la prevención de ilícitos y adecuado funcionamiento de la seguridad portuaria.

1.3. Aspectos Metodológicos

La presente, es una investigación aplicada, con enfoque mixto cual cuantitativo, que utiliza como técnica de recolección de datos la revisión de fuentes primarias, como normativa, textos y documentos especializados, artículos periodísticos de autores expertos vinculados a la materia de investigación, como así también estadísticas e indicadores de organismos e instituciones oficiales, que describen la situación del crimen organizado transnacional dedicado al narcotráfico y focalizado principalmente en el ámbito del complejo portuario de Rosario, Provincia de Santa Fe.

Sobre el particular, una revisión de la literatura especializada mostró la escasez de información inteligencia marítima aplicada al crimen organizado en los puertos del Cono Sur, y por lo tanto, la necesidad de una investigación a menor escala que sea útil para investigar cuestiones subestudiadas. Por lo tanto, la naturaleza de este estudio es exploratoria.

Con la revisión de material bibliográfico se describe la incidencia entre el importante flujo comercial aprovechado por el crimen organizado transnacional en la HPP para materializar en sus distintas variantes, el accionar delictivo vinculado al tráfico de cocaína a bordo de buques. También se caracteriza esta vía troncal, la instalación portuaria de Rosario y las estrategias desarrolladas en materia de inteligencia marítima por parte de la Prefectura Naval Argentina.

1.4 Fuentes y valorización

FUENTES	VALORIZACIÓN
Fuentes vivas	A
Fuentes documentales	A
Fuentes abiertas	A
Fuentes Primarias	A
Fuentes secundarias	A

Figura 1: Unidad N°4 fuentes de la información, materia inteligencia criminal, centro capacitación inteligencia criminal. Fuente: CCIC, Esp. CIMA, 2022.

2. Marco Teórico

2.1. ¿Qué es la inteligencia?

“La definición de inteligencia, proviene del latín “intelligentia”, se entiende como la capacidad de entender o comprender, resolver problemas, destacando luego aptitudes o habilidades como conocimiento, comprensión y, por último “acto de entender” (Gardner, 1983).

Según la Real Academia Española (RAE), el significado de inteligencia es la

“capacidad de entender o comprender”, aunque así existen otros tipos de significados por otros autores. La inteligencia es un conjunto unitario que agrupa diferentes capacidades específicas, sino una red de conjuntos autónomos, relativamente interrelacionados.

La inteligencia es pensar ¿qué hacer?, ¿cómo hacer?, ¿cuándo hacerlo?, ¿dónde hacerlo?, ¿por qué hacerlo? y ¿para qué hacerlo?, respondiendo estos interrogantes podremos llegar a una hipótesis

“Es así que dentro del concepto inteligencia, se desprenden varias ramas de la inteligencia: inteligencia empresarial, inteligencia espacial, inteligencia penitenciaria, inteligencia corporal, y en la que nos centraremos, es la inteligencia criminal e inteligencia marítima” (Gardner, 1983).

2.1.1. *Inteligencia marítima*

“La inteligencia marítima, es una rama de la inteligencia, que refiere a la recopilación, análisis y difusión de información relacionada con las actividades marítimas, con el objeto de apoyar a la seguridad nacional, la defensa a la sociedad, el medio ambiente y el desarrollo económico” (Proyecto SEACOP⁴, 2022).

“La inteligencia marítima, se basa en la implementación estratégica de sistemas de rastreo los cuales proporcionan información sobre la ubicación de los buques. Asimismo, la teoría de "dominio marítimo" hace mención el control de los mares y puertos es esencial para la seguridad económica y territorial, lo que refuerza la importancia de contar con sistemas de inteligencia integrados. El análisis operacional en el ámbito de la inteligencia marítima, abarca tanto la identificación de amenazas físicas como no físicas, como el contrabando, el terrorismo o el tráfico de personas” (Bermúdez, 2018).

El campo de la inteligencia marítima abarca varios escenarios, (Bermúdez, 2018).
entre ellos:

- Movimientos de los buques.
- Actividades de pesca.
- Comercio internacional y tráfico marítimo.
- Seguridad portuaria y de la navegación.

⁴ Seacop: (Formación de Unidades de Control Conjunta Marítima Internacional),

- Protección del medio ambiente marino.
 - Amenazas de la seguridad marítima.
- Asimismo, la inteligencia marítima se utiliza para:
- Apoyar a la toma de decisiones de seguridad nacional y defensa.
 - Prevenir actividades ilícitas como el narcotráfico.
 - Proteger el medio ambiente marino y los recursos naturales.
 - Fomentar el desarrollo económico y el comercio internacional.
 - Mejorar la seguridad marítima.

Por otra parte, *“se encuentra conformada por un sistema de información geográfica, que recopila datos sobre los buques en todo el mundo, incluyendo sus movimientos, datos técnicos y administrativos, permitiendo monitorear el tráfico de embarcaciones, detectar algún tipo de anomalías, el rumbo y la derrota de ellos, conllevando a construir una imagen de la situación marítima”* (Proyecto SEACOP, 2022).

De esta forma prima en garantizar el funcionamiento de las actividades marítimas de forma segura y eficiente.

“La inteligencia marítima en nuestro país, es implementada principalmente por la fuerza de seguridad prefectura naval Argentina como autoridad marítima, con la finalidad de combatir el narcotráfico, en todas las aguas jurisdiccionales y rutas que pudiesen conectar con otros países, esta puede ser estratégica, tiene mayor duración en época de paz que de guerra, táctica tiene una rápida degradación y operativa se inutiliza en cuestión de minutos” (Proyecto SEACOP, 2022)

“Esta rama de la inteligencia marítima posee una característica compleja, al intervenir actores e intereses nacionales e internacionales, por lo cual esté análisis, se abocó en los buques de gran porte, las terminales portuarias, los puertos y los diferentes tipos de actores” (Proyecto SEACOP, 2022)

Según la Organización Marítima Internacional (OMI), la inteligencia marítima se define como *“la recopilación, evaluación y difusión de información relacionada con la seguridad marítima, con el fin de apoyar la toma de decisiones y la implementación de medidas de seguridad”*.

“Por otro lado según el capitán de navío François-Xavier Lesecq, la inteligencia marítima se define como “la recopilación, evaluación y difusión de información relacionada con las actividades marítimas, con el fin de apoyar la

seguridad nacional y la defensa" (Leseq, 2012).

Los elementos clave de la inteligencia marítima son:

1. Conocimiento del entorno marítimo
2. Análisis de las actividades marítimas
3. Identificación de las amenazas y oportunidades
4. Difusión de la inteligencia a los decisores

Es importante destacar que la inteligencia marítima es *“un campo en constante evolución, y las definiciones y conceptos pueden variar según la fuente y el contexto”* (Dupont, 2013).

Según el Dr. Éric Freyssinet (2015) la inteligencia marítima es *“un proceso que combina la recopilación de información, el análisis y la difusión de inteligencia, con el fin de apoyar la toma de decisiones y la implementación de medidas de seguridad en el ámbito marítimo”*.

Según el Dr. Éric Freyssinet los elementos clave de la inteligencia marítima son:

1. Recopilación de información
2. Análisis de la información
3. Difusión de la inteligencia
4. Integración con otras fuentes de inteligencia

2.1.2. Requerimientos e Interrogantes de Inteligencia

Según la Real Academia Española (RAE), define requerimiento como: *“solicitar, pretender, explicar su deseo”*. En este apartado se explicitarán los requerimientos relacionados a inteligencia.

“Se pueden definir como parámetros de exigencias por parte de la persona con poder de decisión, los cuáles, pueden ser elementos esenciales de inteligencia (EEI), de mayor prioridad y otros, requerimientos de inteligencia (ORI). Básicamente, serán interrogantes que deberán buscar una respuesta bien analizada “Los interrogantes, por lo tanto, plantean incógnitas para despejar, que se agrupan por prioridad y grado de importancia, son denominados requerimientos de alta prioridad (RAP) o sencillamente, representan las primeras preguntas que se formulan con la mayor urgencia en saber, con la sigla EEI”, (Spadaro, 2016).

En este orden de ideas, la legislación nacional, a través de la ley de Inteligencia

nacional N°25.520 y su modificatoria, Ley N°27.126, habilitan a los organismos de inteligencia a realizar las siguientes tareas:

1. Inteligencia nacional a la actividad consistente en la obtención, reunión, sistematización y análisis de la información específica referida a los hechos, amenazas, riesgos y conflictos que afecten la seguridad exterior e interior de la nación.
2. Contrainteligencia a la actividad propia del campo de la inteligencia que se realiza con el propósito de evitar actividades de inteligencia de actores que representen amenazas o riesgos para la seguridad del estado nacional.
3. Inteligencia criminal a la parte de la inteligencia referida a las actividades criminales específicas que, por su naturaleza, magnitud, consecuencias previsibles, peligrosidad o modalidades, afecten la libertad, la vida, el patrimonio de los habitantes, sus derechos y garantías y las instituciones del sistema representativo, republicano y federal que establece la Constitución Nacional.
4. Inteligencia estratégica militar a la parte de la inteligencia referida al conocimiento de las capacidades y debilidades del potencial militar de los países que interesen desde el punto de vista de la defensa nacional, así como el ambiente geográfico de las áreas estratégicas operacionales determinadas por el planeamiento estratégico militar.
5. Sistema de inteligencia nacional al conjunto de relaciones funcionales de los organismos de inteligencia del estado nacional, dirigido por la secretaría de inteligencia a los efectos de contribuir a la toma de decisiones en materia de seguridad exterior e interior de la nación.

2.2. *La Delincuencia Marítima y el Contrabando de Cocaína*

Según la oficina de las naciones unidas contra la droga y el delito (UNODOC), la delincuencia marítima es la encargada de toda conducta perpetrada en el mar en su totalidad o en parte y que está prohibida en virtud del derecho nacional o internacional aplicable y cuya prevención será a través de la inteligencia marítima. (Portal portuario 19 de marzo del 2023).

Asimismo, la UNODOC, detalla que, en nuestro país, una de las rutas principales del tráfico de la cocaína es la hidrovía Paraná Paraguay, a raíz de los puertos principales como San Lorenzo, Rosario, Arroyo Seco, Zárate, Buenos Aires y países vecinos como puertos de la república del Uruguay, para efectuar una navegación marítima, hasta el continente Europeo. (Portal portuario 19 de marzo del 2023).

Con la finalidad de efectuar prevención en nuestra república, se utilizaron

herramientas necesarias de la inteligencia estratégica para así defender seguridad y defensa de nuestro país, debo citar a Sherman Kent, por haber incluido la *“inteligencia estratégica como un componente esencial de los instrumentos de seguridad y defensa, destinados a generar información y conocimiento útil y oportuno para que el Estado cumpla esas dos funciones”*. (Kent, 1983).

2.3. *La Hidrovía Paraná- Paraguay y el narcotráfico en la región*

“La HPP (Ver Anexo I) es una cuenca con una extensión navegable de 3.442 km, que comienza en Puerto Cáceres (Brasil), sobre el río Paraguay, en el extremo norte, y se extiende hasta el puerto de Nueva Palmira (Uruguay) en el extremo sur. Se trata de una de las mayores arterias de comunicación fluvial y de transporte del mundo, compartida por los países de la denominada Cuenca del Plata: Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay. Es la única Hidrovía natural del planeta, sin necesidad de esclusas, que integra el sistema de la Cuenca del Plata. A su vez, desde la ciudad de Rosario y el Gran Rosario, en la provincia de Santa Fe, el río Paraná desemboca en el río de la Plata y de allí, al océano Atlántico. El principal beneficio de la Hidrovía es la reducción de costos de transporte y precisamente desde este punto de vista este sistema fluvial constituye un elemento decisivo para el desarrollo de los países en su área de influencia, que ronda los 3.500.000 km², y con una población cercana a 60.000.000 de habitantes” (Pascar, et al, 2018).

“La HPP está íntimamente relacionada con las rutas del narcotráfico en Sudamérica. Las investigaciones realizadas dan cuenta de que la cocaína aterrizada desde Bolivia y Colombia en el Chaco paraguayo, atraviesa ese país por carretera y sale por los puertos del río Paraguay-Paraná (primero en barcas por la poca profundidad) hasta los puertos como Rosario, donde los paquetes o bolsos son escondidos hasta llegar a Europa” (Cieza, 2021).

En el proceso desde se utilizan distintos medios para así disimular el venir de estupefacientes por las vías navegables, ya sean vías fluviales y marítimas, entre ellos se utiliza contratos de fletamento, distribución, de agencia y concesión, a través de términos

internacionales llamados “Incoterm”⁵. “A raíz de dichos avances surgió la necesidad de unificar criterios respecto de las legislaciones, para garantizar las operaciones de comercio exterior entre los países. Esto fue lo que se realizó y concretó a través de la Convención de Viena, tal como hemos adelantado” (Arese, 2013).

Por otra parte, la apreciación realizada por Bueger y Edmunds (2020), es claramente aplicable a los puertos de la HPP: “Los fallos en el control de los puertos son incentivos para el tráfico de cocaína de Sudamérica a mercados de consumo en el extranjero. Tanto la vigilancia y el control de la policía como la aduana no han logrado ser eficaces, especialmente cuando las drogas pueden esconderse dentro o junto con el tráfico marítimo legítimo, como buques pesqueros o buques de carga”.

2.4. Las Terminales portuarias y sus actores.

Se denominan Terminales Portuarias a las unidades portuarias que en su conjunto a la unidad física conformada por muelles, depósitos, playas de almacenamiento de contenedores, oficinas y espacios destinados a diferentes actividades (administrativos, servicio de transporte, carga y descarga, seguridad, provisión de combustible, servicios a buques tanto técnicos como de insumos, etc.). En ellas se concentra una gran oferta de servicios necesaria para cumplir la función más elemental de un puerto, consistente en transferir mercancía del lado marítimo al terrestre y viceversa. En estas terminales portuaria encontramos diferentes actores (personas, instituciones que cumplen diferentes roles para el funcionamiento del puerto).

Los actores dentro de la terminal portuaria (Código de Protección de buques e Instalaciones Portuarias, 2002), es “todo aquél personal habilitado para cumplir un trabajo o servicio en jurisdicción portuaria”. A modo de ejemplo se detallan algunos:

1. Personal de seguridad: suelen ser una empresa privada de vigilancia.
2. Personal administrativo: se encargan del área administrativa de la faz portuaria, contratados por el consorcio.
3. Personal de estiba: se encarga de la carga y descarga.
4. Personal de cámaras: se encargan del control de cámaras y video de toda la jurisdicción portuaria, relacionados al OPIP.
5. Personal encargado de los contenedores: se encargan de distribuir y acomodar los

⁵ “Incoterm” (Código de comunicaciones internacionales)

contenedores, por ejemplo: los de exportación e importación, vacíos y llenos.

6. Guincheros: se encargan de manejar las grúas, que remueven los contenedores u otras maquinarias.
7. Camioneros: distribuyen la mercadería dentro del puerto
8. Encargados de playas: personal a cargo por un turno determinado de 8 u 12 horas de todo lo que ocurre en las playas fiscales.
9. Oficial de protección instalación portuaria (OPIP): se encarga de la vigilancia, seguridad y control de la terminal portuaria, es un nexo con la autoridad marítima prefectura naval Argentina.
10. Personal de gerencia: personal jerárquico, dentro del consorcio.
11. Empresa de limpieza: empresa privada, se encarga de la limpieza.
12. Empresa catering o comida: se encargan del sector gastronómico y comedor portuario.
13. Personal de aduana: Se encargan de controlar la mercadería y bienes que se exporten e importen en jurisdicción aduanera, dentro del puerto.

Atento la variedad de personal que circula dentro de una Terminal Portuaria, resulta un verdadero desafío en materia de seguridad el control de todos los actores y sus actividades.

2.4.1. El Puerto de Rosario

Las actividades portuarias se encuentran enmarcadas dentro un ámbito legislativo de carácter Internacional, Nacional, Provincial y Municipal conformando así, su marco jurídico. Por esta razón es necesario hacer un breve análisis de las leyes y decretos que inciden sobre la operatoria portuaria. En concordancia a lo planteado anteriormente, es de gran importancia comenzar en el año 1989, debido a que en el mismo se sancionó la ley 23.696 de Reforma del Estado, que dio origen a la reforma portuaria, que tres años después fuera confirmada por la ley de puertos, dictada en 1992.

Otra ley vinculados a la habilitación y administración fue la Ley N° 24.093, que establece que todos los aspectos vinculados a la habilitación, administración y operación de los puertos estatales o particulares existentes o futuros, se rigen por la presente ley, y quedan excluidos del régimen previsto en la presente los puertos o sectores de estos, destinados exclusivamente para el uso militar o el ejercicio del poder de policía estatal.

“En el contexto de la ley anteriormente citada, también en el año 1992, se dictó el Decreto N°817 que produjo la disolución de la Administración General de Puertos (AGP). A partir de allí, los puertos pasaron a depender de las provincias y en su

gran mayoría conformaron Consorcios de Administración portuaria con participación privada y/o pública. Debido a estas desregulaciones y al mayor crecimiento comercial de la Argentina, los puertos crecieron en volúmenes operados y diversificaron sus actividades (Armada Argentina, cap. p.8).

“El gobierno de la provincia de Santa Fe (a la que pertenece Rosario) lideró la constitución de la Región Centro (junto a las de Entre Ríos y Córdoba) y en materia portuaria se fijó como meta transformar el puerto de Rosario en una Terminal oceánica, lo que también trajo aparejado garantizar el calado del río Paraná a 32 pies. Se puso en marcha un plan estratégico de recuperación global del puerto y se creó el Ente Administrador del Puerto de Rosario (ENAPRO), como consecuencia de la Ley Nacional de Puertos, que preveía la creación de entes públicos no estatales para la administración de puerto” (De Marco, 2019).

El puerto de Rosario se extendía entre el Km. 424 y el 414 del río Paraná. Tras la desafectación de sectores al norte del área, actualmente cuenta con tierras de uso específico como puerto público entre el Km. 419 y 414 (Ver Anexo II) , donde se dispone de una superficie para la explotación exclusiva de 100 Ha, y más de 4.000 m. de muelles sobre el frente fluvial principal (El área de puerto actual se caracteriza por sus buenas profundidades naturales al pie de muelle, dada su proximidad al canal navegable troncal del río Paraná) El área operativa se integra a partir de tres sectores diferentes: El Sector Norte con instalaciones del viejo puerto, desafectadas y destinadas a usos urbanos como extensión del Parque Nacional a la Bandera.

Aquí se radican la Administración del ENAPRO, instalaciones aduaneras, Prefectura Marítima y la vieja Capitanía de Puertos hoy destinada a Centro de Negocios Internacionales. Un Sector Central destinado al movimiento de personas e integrado al uso turístico-recreativo que cuenta con apostadero de Guardacostas y amarradero de la armada, junto a la Estación Fluvial y la dársena de cabotaje de uso de Prefectura Naval y diversos clubes deportivos y aguas abajo está la Zona Franca de Bolivia. El Sector Sur incluye el llamado la Zona Franca de Paraguay y un sector de la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables, cuya titularidad le corresponde aún a Nación; el llamado Muelle Nuevo y numerosos tanques de almacenaje de la empresa Guide SA y también grandes silos planos próximos al frente de atraque.

Este es el área que ocupan la Terminal Multipropósito Puerto Rosario SA. (TPR). Más al sur se ubican la ex-Unidad VI y VII concesionada a la firma Servicios Portuarios SA. (SEPOR). Finalmente, está el Sector de Reserva portuaria que termina en el límite sur del

Arroyo Saladillo y que cuenta con un astillero fluvial (Fluvimar SA.).

Atendiendo a la extensión y complejidad de sectores portuarios con los que cuenta la Terminal Rosario y su ubicación privilegiada sobre la HPP (Ver Anexo II) y el tipo de buque con los que opera (tipo Ro-Ro o PCC de más de 243 metros de eslora), es dable suponer que las bandas organizadas dedicadas al narcotráfico encuentran en este puerto no solo la posibilidad de infiltrarse y acceder los buques con diversas modalidades como se explica más adelante, sino que tienen innumerables oportunidades dado el alto volumen de buques transoceánicos que operan en esta Terminal.

2.5. *Modalidades de contaminación buques*

Al momento de hablar de “contaminación de buque”, nos referimos a la vulneración⁶ de la carga del buque que se contamina con estupefacientes, por ejemplo “cocaína”. (Manual de Buenas Prácticas en Materia Policial AMERIPOL-UE, 2015).

La elección de la Terminal Rosario por parte de bandas criminales organizadas, les permite realizar una conexión directa entre Argentina y Europa, donde la droga duplica o triplica su valor. Esta modalidad suele iniciarse a través de la vinculación con alguno de los actores portuarios ya mencionados y con diferentes modalidades que se explican a continuación:

1) Rip-Off o gancho ciego:

La modalidad más utilizada y conocida es la llamada, Rip-Off o gancho ciego una manera de “contaminar” un cargamento: el “gancho ciego”. *“Esta técnica implementada se utilizó en varias oportunidades y consiste en romper los precintos aduaneros de un contenedor que se encuentra en el depósito fiscal conociendo en qué buque se va a cargar. Posteriormente se reemplazan los precintos por unos muy parecidos a los vulnerados. Esta modalidad, requiere de la participación de personal del puerto”* (Manual de Buenas Prácticas en Materia Policial AMERIPOL-UE, 2015).

2) “Caja de mar”

Otra modalidad utilizada por estas bandas criminales es la “caja de mar”, que consiste en que una embarcación pequeña se acerca a un buque fondeado, en rada y a través de una soga arrojada al barco se suben los bolsos o paquetes que posteriormente se ocultan en su interior con una clara connivencia de parte de la tripulación.

⁶ Contaminación: vulnera la carga de los buques por cargamento de estupefacientes.

Esta modalidad se observó, por ejemplo en noviembre de 2023 cuando fueron sorprendidos dos ocupantes en una lancha que dejaron abandonados varios bolsos con cocaína para luego darse a la fuga (Manual de Buenas Prácticas en Materia Policial AMERIPOL-UE, 2015).

3) Subárea- Buzos tácticos

Por otro lado, una tercera modalidad detectada es a través del uso de buzos tácticos que introducen bolsos en un compartimento denominado “cofre o caja de mar” que se encuentra en la proa del buque. (Manual de Buenas Prácticas en Materia Policial AMERIPOL-UE, 2015). Esa maniobra realizada con buzos no es desconocida, ya que hubo varios antecedentes en la región (se sospecha que en el río Paraná a la altura Rosario-San Lorenzo, se efectuaron estas maniobras en buques con destino a Europa) según informes de la PNA (Informe Inteligencia Prefectura Rosario, 2022).

2.6. *Medidas de Seguridad, herramientas jurídicas y estrategias*

Según el proyecto (SEACOP, 2023), las medidas de seguridad están enfocadas principalmente en capacitaciones, actividades operativas de fondeo, control de estado rector de puerto y las figuras de la ley N° 27.319.

Acorde al proyecto formación de unidades de control conjunta marítima internacional se realizaron, capacitaciones que consistieron en actividades presenciales y remotas, al personal de fuerzas de seguridad, efectuando actividades como, la utilización de scanner para la detección de estupefacientes, asimismo estas capacitaciones se realizaron con policías de diferentes países con el fin de intercambiar información, en el marco del proyecto SEACOP, (formación de unidades de control conjunta marítima internacional), obteniéndose nuevas herramientas y estrategias para detectar estupefacientes en interiores de embarcaciones y/o contenedores.

Asimismo se efectuaron actividades operativas de fondeos⁷: estas son actividades operativas y preventivas utilizadas consistentes en procedimientos conjuntos entre las fuerzas de seguridad y personal de ARCA que revisa en profundidad interna y externamente y requisa a la tripulación del buque.

Según el acuerdo de (Viña del Mar, 1992), sobre el control del Estado Rector de

⁷ Fondeos: Actividad preventiva de control e inspección en conjunto entre Fuerzas de seguridad y Aduana, en materia de narcotráfico a buques.

Puerto, su función principal, *“es actuar en carácter preventivo e impedir que el transporte marítimo se convierta en blanco del terrorismo internacional y de otros actos ilícitos. También los puertos y buques, la protección marítima y de los puertos, es un tema estrechamente vinculado con la creación de espacios en materia de seguridad para el desarrollo económico y comercial de nuestro país y en un mismo sentido al ser la PNA, la autoridad designada para la aplicación del Código PBIP es generadora de la conciencia del dominio marítimo en la nación”*. (Acuerdo de Viña del Mar, 1992).

La ley N° 27.319, trajo nuevas herramientas a la lucha de los delitos complejos, que hoy en día son utilizadas para la investigación de delitos de narcotráfico, financieros, pornografía infantil, lavados de activos, terrorismo, delitos contra la seguridad ciudadana y delitos que vulneren la paz social. Esta ley, crea las figuras de agente encubierto y el agente revelador.

2.6.1. Agente encubierto

El artículo 3 de la ley 27.319, menciona la figura del agente encubierto, que es todo aquel funcionario de las fuerzas de seguridad autorizado, altamente calificado, que presta su consentimiento y ocultando su identidad, se infiltra o introduce en las organizaciones criminales o asociaciones delictivas, con el fin de identificar o detener a los autores, partícipes o encubridores, de impedir la consumación de un delito, o para reunir información y elementos de prueba necesarios para la investigación, con autorización judicial.

“El concepto de agente encubierto está inexorablemente vinculado con la actuación de un funcionario público que simula ser un integrante de una organización criminal con el objetivo de descubrir las actividades ilícitas, identificar a los responsables y aportar prueba de cargo al proceso penal para imponer sanciones. El agente encubierto debe ser un funcionario público, pero no uno cualquiera, ya que la ley exige un grado de profesionalismo y dedicación superior que excede con creces el cumplimiento de los deberes ordinarios, sino que requiere una dedicación total y el dominio del arte de la simulación” (Aboso, 2020).

2.6.2. Agente revelador

El artículo 4, de la ley 27.319, prescribe la figura del agente revelador quien también debe pertenecer a las fuerzas de seguridad sin que la ley exija la especialidad o la

preparación técnica en materia de infiltración de organizaciones como sí la requiere en el caso del encubierto. *“En principio existe una diferencia cualitativa en el propio agente, y cuantitativa en su accionar. En este sentido, el agente revelador actúa sólo en un tramo determinado y específico de los sucesos circunscriptos a una tarea previamente establecida por el juez o por el fiscal a cargo”* (Aboso, 2020).

“Generalmente, esta forma de infiltración puede observarse en los casos donde el funcionario simula un interés en la compra de un producto ilícito, (drogas, armas, explosivos, documentos adulterados o falsificados, dinero falso), con el objeto de revelar esa actividad y suprimirla. Esa actividad encubierta es muy común en la simulación orquestada en la compra de estupefacientes por parte de un interesado que es el propio funcionario público” (Aboso, 2020).

2.6.3. El informante

El artículo 13 de la ley 27.319, estipuló a la figura del informante, como *“la persona que, bajo reserva de identidad, y a cambio de una contraprestación económica, aporta a las fuerzas de seguridad: datos, informes, testimonios, documentación o cualquier otro elemento o referencia que permita iniciar o guiar la investigación, a los fines de coadyuvar a la detección de individuos u organizaciones dedicados a la planificación, preparación, comisión, apoyo o financiamiento de los delitos contemplados en la presente ley”*.

“El agente informante no guarda ninguna relación formal o funcional con los organismos de seguridad y de investigación, siendo su cometido principal el de aportar información útil para descubrir las actividades de una organización criminal, identificar a sus responsables y/o aportar pruebas idóneas para llevar a juicio a sus integrantes” (Aboso, 2020).

2.6.4. Entrega vigilada

El instituto de la entrega vigilada previsto en el artículo N° 15 de la ley 27.319, ya estaba previsto en la ley anterior, de hecho, tiene el mismo fin, pero hace algunas aclaraciones en torno al procedimiento en cuanto a la orden.

Aboso (2020) hace referencia en materia de comprobación de delitos de organización, a la figura de la entrega vigilada que *“permite monitorear la etapa de consumación de un delito complejo por parte de las autoridades públicas, con el propósito de identificar al resto de los integrantes de una banda criminal o descubrir la totalidad de las relaciones criminales que integran a varias personas”*

Por lo general, el objeto de la entrega vigilada es acreditar en un proceso penal, las distintas responsabilidades de los integrantes de una asociación criminal. Si la autoridad policial interviniese de manera temprana al detectar el comienzo de ejecución de un delito, el resultado seguro sería la imposibilidad de averiguar la identidad de los principales responsables o beneficiados con esa maniobra ilícita. (Aboso, 2020),

Por esa razón, la autoridad judicial tiene las atribuciones legales para evitar una detención inmediata de los partícipes de la comisión del hecho antijurídico con la finalidad de descubrir y desandar el conjunto de relaciones internas o externas que tiene la asociación criminal con terceros. Esa intervención controlada de la autoridad pública para impedir la consumación material del delito permite necesariamente desbaratar toda la actividad ilícita cometida por la organización delictiva. Este concepto, se encuentra establecido en el artículo 11 de la Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Sicotrópicas de 1988 regula la entrega vigilada.

2.6.5. Prórroga de jurisdicción

El artículo 18 de la ley 27.319, establece la prórroga de jurisdicción local y autoriza a que: *“cuando se encuentre en peligro la vida de la víctima o su integridad psíquica o física o la demora en el procedimiento pueda comprometer el éxito de la investigación, el juez y el fiscal de la causa podrán actuar en ajena jurisdicción territorial, ordenando a las autoridades de prevención las diligencias que entienda pertinentes, debiendo comunicar las medidas dispuestas al juez del lugar dentro de un plazo no mayor de veinticuatro (24) horas”*. (Andrés David Ramírez Jaramillo, 2020).

“Este aspecto procesal de la ley, se encontraba previsto en el artículo 32 de la ley 23.737, (el que no fue derogado por esta ley 21), solo que aquel exigía que cuando se utilizara esa prórroga, por la causal de la demora en el procedimiento, exigía que no sólo debía notificar al juez de las medidas, sino que también poner a disposición de aquél los detenidos para que controle la privación de libertad, para después ponerlos a disposición del juez a cargo del expediente” (Andrés David Ramírez Jaramillo, 2020).

“La nueva redacción, autoriza a la prórroga de la jurisdicción, no sólo a la antigua causal de que la demora ponga en peligro el éxito de la investigación, sino que agregó la causa de que se encuentre en peligro la vida de la víctima o su integridad psíquica o física” (Andrés David Ramírez Jaramillo, 2020).

Asimismo, la convención de Viena, (1980), en su artículo N° 17, refiere al tráfico

ilícito de mar, con el fin de combatir este flagelo del narcotráfico por parte de las organizaciones criminales.

3. Diagnóstico.

3.1. Diagnóstico general

La realidad es indiscutible, la cantidad de procedimientos sobre buques en los que se ha detectado droga resulta abrumadora sin embargo a través de una tabla FODA (Ver Anexo III) se han identificado diferentes aspectos (Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas) que serán analizados de aquí en adelante.

Algunos factores que facilitan el contrabando de la cocaína desde el puerto de Rosario hacia el continente europeo son:

1. La no implementación de medidas de seguridad preventivas: Conceptualiza que estas medidas conlleven a cubrir la falta de control y vigilancia, principalmente en la zona tierra, puertos y en las vías de agua navegables que pueden permitir que en estos lugares se utilicen para contaminar los buques y así transporten cocaína sin ser detectados
2. Ubicación estratégica: Rosario es un importante puerto fluvial sobre la hidrovía en Argentina, lo que lo convierte en un punto de partida clave para el contrabando de cocaína hacia Europa.
3. Corrupción y complicidad: La corrupción y la complicidad de funcionarios y empleados portuarios pueden facilitar el contrabando. Existen sentencia firme, entre ellas el clan Alvarado y de los Monos que fueron condenados por su relación con el crimen organizado un ex jefe de la Policía santafesina, un jefe de narcotráfico de la policía provincial, un ex jefe de la delegación de la Policía Federal en la capital de la provincia y un fiscal regional. La mayoría de los cabecillas de los clanes que venden droga en Rosario están presos. Pero la situación de violencia y muerte no ha decrecido.

Esto provoca un fuerte Impacto y consecuencias:

1. Impacto en la salud pública: El contrabando de cocaína puede tener un impacto negativo en la salud pública, ya que la cocaína es una droga altamente adictiva y peligrosa.
2. Impacto en la economía: El contrabando de cocaína puede tener un impacto negativo en la economía, ya que puede generar ingresos ilegales y desestabilizar los mercados legales.
3. Impacto en la seguridad: El contrabando de cocaína puede tener un impacto negativo en la seguridad, ya que puede generar violencia y corrupción.

A continuación se mencionan las estrategias en materia de seguridad que se han desplegado hasta la fecha:

3.2. *Medidas de seguridad*

Las medidas de seguridad, son medidas de carácter preventivas a los fines de evitar o prevenir que se concretes ilícitos, es decir el contrabando de cocaína en buques desde Rosario al continente europeo, estas medidas de seguridad se implementarán:

- a) En la faz puerto-buque y buque-puerto.
- b) En los buques.
- c) Cadena de suministros.
- d) Cooperación internacional.

3.2.1. *Medidas en la faz puerto-buque y buque-puerto*

1. Control de acceso: Implementar sistemas de control de acceso para garantizar que solo personal autorizado tenga acceso a las áreas restringidas.
2. Vigilancia: Instalar cámaras de vigilancia y sistemas de monitoreo para supervisar las actividades en el puerto.
3. Inspección de contenedores: Realizar inspecciones aleatorias de contenedores para detectar posibles cargas ilícitas, controlando los precintos sean adecuados y no estén adulterados.
4. Uso de tecnología: Utilizar tecnologías como rayos X, escáneres y sistemas de detección de drogas para inspeccionar los contenedores.

En los buques las medidas de seguridad serán:

1. Control de carga: Implementar sistemas de control de carga para garantizar que solo se carguen mercancías legítimas.
2. Inspección de la tripulación: Realizar inspecciones aleatorias de la tripulación para detectar posibles intentos de contrabando, al momento de realizar despacho de entrada o salida de estos buques.
3. Uso de sistemas de seguimiento: Utilizar sistemas de seguimiento para monitorear el movimiento de los buques, como el sistema guardacostas, para el control motivo por el cual se extremen los controles y monitoreo de sus actividades, las tareas de inteligencia marítima y los patrullajes con unidades.

4. Implementación de protocolos de seguridad: Establecer protocolos de seguridad para la carga y descarga de mercancías.

3.2.2. *Medidas en la Cadena de suministro*

1. Verificación de la identidad de los proveedores: Verificar la identidad y la legitimidad de los proveedores para evitar el contrabando.

2. Control de la documentación: Controlar la documentación relacionada con la carga para detectar posibles irregularidades.

3. Uso de sistemas de trazabilidad: Utilizar sistemas de trazabilidad para monitorear el movimiento de las mercancías.

4. Implementación de protocolos de seguridad: Establecer protocolos de seguridad para la carga y descarga de mercancías.

3.2.3. *Medidas de seguridad en cooperación Internacional*

1. Colaboración entre agencias: Fomentar la colaboración entre agencias de seguridad y aduanas de diferentes países.

2. Intercambio de información: Intercambiar información sobre posibles intentos de contrabando.

3. Desarrollo de protocolos comunes: Desarrollar protocolos comunes para la inspección y el control de mercancías.

4. Capacitación y entrenamiento: Proporcionar capacitación y entrenamiento a los funcionarios de seguridad y aduanas, en la utilización de scanner para la detección de estupefacientes, asimismo con la policía de España en el marco del proyecto SEACOP⁸,(formación de unidades de control conjunta marítima internacional), obteniéndose nuevas herramientas y estrategias para detectar estupefacientes en interiores de embarcaciones y/o contenedores.

Cabe agregar que para que estas medidas de seguridad sean eficaces, es importante destacar que se requiere de una estrategia integral, operativa y táctica, contra el contrabando de cocaína que involucre a múltiples actores y agencias.

3.3. *Estrategias de prevención*

Las principales acciones de prevención se relacionan, con actividades operativas de fondeos y con actividades acorde la legislación vigente, entre la ley 27.319, el uso de las

herramientas de agente revelador, debiendo “simular interés” de realizar tareas como de “...compra o consumo, para sí o para terceros de dinero, bienes, personas, servicios, armas, estupefacientes o sustancias, o participar de cualquier otra actividad de un grupo criminal, con la finalidad de identificar” (Aboso, 2020)

Entre estas actividades se utilizaran al Informante, ya que el artículo 13 de la ley citada estipuló, que “es la persona que, bajo reserva de identidad, y a cambio de una contraprestación económica, aporta a las fuerzas de seguridad: datos, informes, testimonios, documentación o cualquier otro elemento o referencia que permita iniciar o guiar la investigación, a los fines de coadyuvar a: “*la detección de individuos u organizaciones dedicados a la planificación, preparación, comisión, apoyo o financiamiento de los delitos contemplados en la presente ley*” (Aboso, 2020).

El instituto de la entrega vigilada previsto en el art. 15 de la ley 27.319, ya estaba previsto en la ley anterior, de hecho, tiene el mismo fin, pero hace algunas aclaraciones en torno al procedimiento en cuanto a la orden.

“En materia de comprobación de delitos de organización, la figura de la entrega vigilada permite monitorear la etapa de consumación de un delito complejo por parte de las autoridades públicas, con el propósito de identificar al resto de los integrantes de una banda criminal o descubrir la totalidad de las relaciones criminales que integran a varias personas (Aboso, 2020).

También las medidas de seguridad estarán relacionadas en inteligencia marítima estratégica y organizada, que empezó a tratarse en estos últimos años, con el fin de efectuar un análisis estratégico y unir datos para la prevención de hechos ilícitos en las aguas navegables tanto fluviales y marítimos según informes de la PNA (2022).

Uno de los incrementos más notables, se verificó durante el mundial de fútbol a realizado en Qatar en 2022. Durante los meses de noviembre y diciembre. Considerando que el kg de droga en Argentina tenía un valor aproximado de U\$S 5000 y se vendía entre U\$S 13.000/18.000 en Europa y entre U\$S 50.000/80.000 en Qatar, las bandas criminales utilizaron todas las herramientas disponibles para alcanzar estos beneficios.(UNODC,2022).

Por tal motivo, la PNA se focalizo en los últimos años en capacitar a su personal, entre ellos se realizó el primer encuentro presencial de formación SEACOP, para la región de Latinoamérica y el Caribe, desarrollado a través de la dirección nacional de inteligencia (DINC), dependiente del Ministerio de Seguridad de la Nación.(Proyecto SEACOP, 2022).

3.3.1. *Fondeos en conjunto terminal portuaria Rosario*

Atento todo lo desarrollado hasta ahora, se comprende porqué en los últimos años se intensificaron los procedimientos en la terminal de Rosario (TPR), donde se concentraron las tareas de inteligencia marítima incluyendo inspecciones extraordinarias³ a buques de gran porte al momento de considerar que su destino (Puertos europeos) podrían ser considerados sospechosos. Por tal motivo, aparte del control documental se procedió a inspeccionarlos con can y guía antinarcóticos. En varios casos, con resultados positivos.

La prevención del delito es “la totalidad del conjunto de políticas, medidas y técnicas, fuera de los límites del sistema de justicia penal, que tienen por objeto la reducción de los distintos tipos de daño causado por actos definidos como delitos por el Estado” (Van Dijk, 1990:205).

Asimismo, se realizaron trabajos en conjunto con personal de aduana Rosario, efectuando control de precintos y contenedores mediante scanner fijos de la terminal portuaria Rosario y scanner móvil de esta prefectura ante ello:

En amarras de un buque “Argentina X”, en sus tareas de cargas y descarga de contenedores, se logró controlar más de 200 contenedores, apartando varios contenedores cargados con maní, destino Países bajos, colocado en lugar no habitual para exportación y en mal estado (dañado). Es dable destacar que dicho contenedor fue escaneado ante la anomalía, resultando, sin novedad. (Tareas preventivas, de Prefectura Rosario, 2022.)

Consecuentemente acorde amarre del buque Maerks NX, bandera Hong Kong, en tareas de carga y descarga de contenedores se logró apartar un contenedor, cargado con Big bag de maní, destino final Bulgaria, se divisó, bultos tamaños y forma anormal para el tipo de carga, a su vez se divisa en puerta del mismo una cinta blanca cruzada, al momento de verificar de que contenedor se trata, no se halla planilla de cargar al buque. (Tareas preventivas, de prefectura Rosario, 2022)

También se logró apartar contenedores con precinto en mal estado, Aduana de procedencia Rosario, mercadería en tránsito, País de destino: China, tipo de carga: carne, dándose parte a aduana y terminal puerto Rosario, ordenándose como medida preventiva que no se cargue, procediéndose a realizar apertura y desconsolidado varios en plazoleta fiscal. (Tareas preventivas, de prefectura Rosario, 2022).

Por otro lado, y consecuencia de las actividades de prevención en los puertos consecutivos se viene realizando las mismas actividades de prevención, como San Lorenzo Santa Fe, Rosario, Arroyo Seco, Villa Constitución, San Nicolás, Ramallo,

San Pedro, (cordón industrial), hasta llegar a la localidad de Zarate provincia de buenos Aires, donde poseen posee terminal portuaria con mercaderías generales, porta contenedores y a granel.

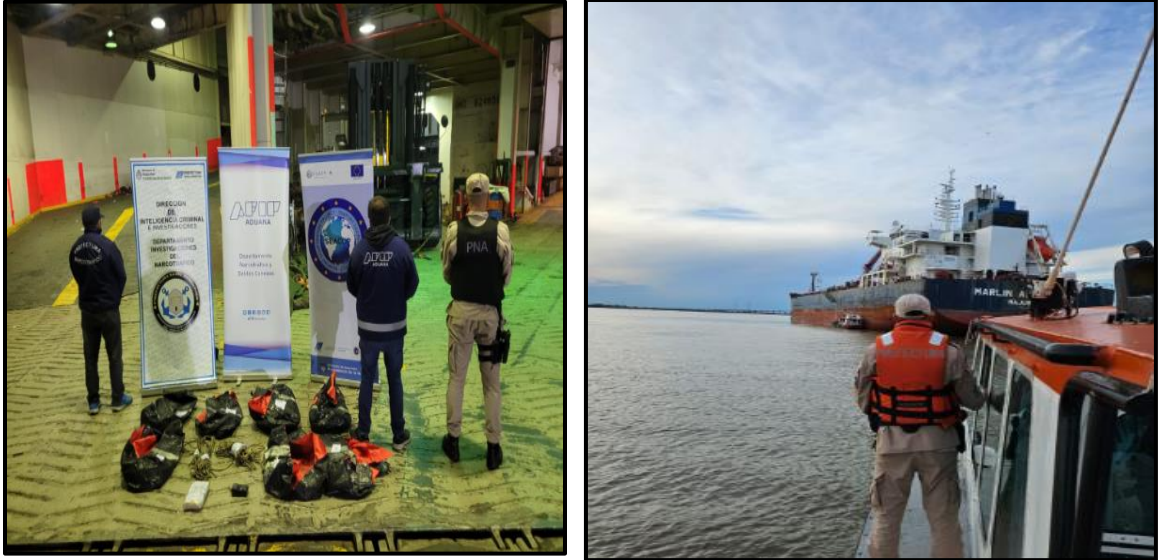


Figura 2 y 3: fondeos preventivos Rosario (fuente propia, 2022)

3.3.2. Procedimientos relevantes relacionados con la Terminal Rosario

El 24 de junio 2022, se contaminó un contenedor en la plazoleta fiscal del puerto Rosario a través de cambios de precintos incorporándose al mismo 568 kilos y 500 gramos de esa droga con destino al puerto de Santos, Brasil. Allí, las autoridades brasileras detectaron la carga y fue decomisadas.

Otro procedimiento relevante se dio en el puerto de Rotterdam en los países Bajos, donde detectaron 866 kilos de cocaína en dos despachos distintos que partieron del puerto de Rosario. Uno se encontró en un parque industrial de esa ciudad neerlandesa (361 kilos) y los restantes (505 kilos) por funcionarios aduaneros de la misma ciudad, nuevamente, en una carga de maní, en dos contenedores que salieron en el mes de junio.

Asimismo el 26 de agosto del 2022, la dirección general antidrogas del Paraná de la Superintendencia de drogas peligrosas de la Policía Federal, y el área de narco criminalidad de la AFIP/Aduana, halló en Rosario uno de los lotes narco más grandes de la historia de 1658 kilos de cocaína, con destino Dubai disimulados en seis contenedores con 150 toneladas de pellets de maíz, alimento balanceado siendo una modalidad muy común.

En el mismo orden el día 07 de septiembre 2022, se efectuaron siete allanamientos y con orden de detención de cinco investigados, provenientes del Juzgado Federal N° 3 de

la ciudad de Rosario, en el marco de causa judicial cuyo direccionamiento estuvo a cargo de la Procuraduría de Narco criminalidad y la Fiscalía Federal N° 2 de la ciudad de Rosario, originándose el procedimiento a partir de la detección de un contenedor arribado al Puerto de Santos, Brasil, en el buque Maerks Bermuda de bandera Singapur donde se hallaron 568,5 kilogramos de cocaína en bolsos arrojados sobre una carga de maní.

Asimismo, en septiembre del 2022, se iniciaron las pesquisas encomendadas en seis domicilios de la ciudad de Rosario y alrededores y el terminal puerto Rosario TPR, obteniéndose resultados positivos, lográndose la detención de cuatro hombres mayores de edad, argentinos. Así también se produjo el secuestro de material estupefaciente, armas y vehículos, más de veinte mil dólares y cerca de un millón de pesos, diecisiete celulares y documentación de interés para la causa todo lo cual se encontraba fuertemente ligado al procedimiento descrito en el anterior párrafo.



Figura 4: Procedimiento de detección de estupefacientes. Fuente: INFOBAE, 2022

En este aspecto la PNA realizó una serie de medidas y compulsas, que permitieron desarrollar una trazabilidad acertada de lo sucedido dentro de la terminal indicada y más precisamente en el interior de la plazoleta fiscal de aduana. El éxito de estos procedimientos, claramente se basa en la actuación conjunta de las diferentes autoridades. Para el caso mencionado, tomó intervención la Aduana, la Policía Federal Argentina, la Policía de la República de Brasil y personal especialmente entrenado en narcotráfico de

Países Bajos. La investigación recabó información por medio de videocámaras, entrecruzamiento de llamados telefónicos y monitoreo de las actividades de los sospechosos, todos ligados a diferentes roles dentro de la Terminal Rosario.

Como primera medida las unidades de investigación criminal de Rosario, procedieron a reforzar la presencia en jurisdicción portuaria estableciendo personal las durante 24 horas. En primer lugar en terminal portuaria Rosario (TPR) y seguidamente en servicios portuarios S.A-Unidad VI y VII, estableciendo turnos rotativo entre 7 u 8 horas en grupos de 2/3 efectivos subalternos, con el fin de recaudar u obtener información básica, con el objetivo posterior de ser analizada para la prevención de ilícitos siempre en resguardo y de acuerdo a lo establecido en la ley inteligencia 25.520 y sus modificatorias ley 27.126.(Informe inteligencia prefectura,2022).

Dentro de la misma estrategia de control y seguimiento, se focalizó en el seguimiento del buque B/M“ARGENTINA C” (IMO 8301785), bandera Argentina, procedente de Montevideo,Uruguay, habiendo operado en la terminal puerto Rosario entre los días 10 al 13 de septiembre del corriente, el cual descargó un total de 403 contenedores (293 llenos y 110 vacíos); y cargó un total de 262 contenedores (250 llenos y 12vacíos). Formalizó despacho de salida el día 13/SEP/2022 a las 0139 horas con destino a Montevideo, Uruguay. El control se realizó en torno a dicho buque dado que del mismo se realizó la exportación de los contenedores contaminados comentados en el presente informe. (Informe de PNA. Actividades operativas, 2022).

A raíz de estos hallazgos, el Ministerio de Seguridad, reforzó el trabajo conjunto entre PNA y ARCA para prevenir estos ilícitos, centrándose principalmente en investigaciones y análisis de inteligencia, dando como resultados múltiples de allanamientos y detenciones de los presuntos culpables de estas maniobras descriptas anteriormente-

3.4. Rosario como centro de contrabando de estupefacientes

Las primeras causas originadas por narcotráfico en Rosario datan de 2008, cuando se secuestró un cargamento de 625 kilos de cocaína en Portugal. El buque había zarpado de terminal puerto de Rosario, con un embarque de 22 toneladas de ajo. La causa judicial tramitada en la justicia federal de Rosario nunca avanzó en esta investigación para dar con los responsables del cargamento (Causa judicial Expte. 26709/2022, caratulada “NN: SRIO AV. CONTENEDOR MSKU1505079) S/ INFRACCION LEY 23.737, Juzgado Fed. N°3 de Rosario Santa Fe.)

Algo similar ocurrió dos años después, con otro cargamento que salió de Rosario, donde ningún organismo de control advirtió que había 762 kilos de cocaína que fueron detectados en el puerto de Bilbao el 2 de agosto de 2010. Esta causa judicial tampoco se profundizó.

En España procesaron a C.S y P.G, los líderes de carbón blanco. Ambos capos narco fueron luego condenados en la causa investigada por la Justicia federal del Chaco conocida como carbón blanco a 21 y 19 años de prisión, respectivamente, por tres embarques que sumaron una tonelada de cocaína enviados desde Buenos Aires a España y Portugal entre 2011 y 2012. Ambos detenidos fallecieron por problemas de salud. (Causa judicial Expte. 26709/2022, caratulada “NN: SRIO AV. CONTENEDOR MSKU1505079) S/ INFRACCION LEY 23.737, Juzgado Fed. N°3 de Rosario Santa Fe.)

En agosto 2022 fueron incautados en Rosario y en puertos de Europa y Brasil un total de 3.092 kilos de cocaína que tenían como destino final Dubai. En la investigación que encabezaron los fiscales D.I y C.K, y el referente en Rosario de PROCUNAR, terminó por confirmar que Rosario se convirtió en una ruta de salida de la cocaína por la hidrovía.

El 01 junio del 2023 un cargamento con 900 kg de cocaína, que habrían salido del puerto de Timbúes se secuestró en el puerto de Australia. La carga fue embarcada en el buque granelero SPINOT, donde en las bodegas la policía federal de Australia y la fuerza fronteriza australiana encontraron la droga, que llegó a ese país el 25 de mayo de 2023 procedente de Argentina. (causa judicial expte. 26709/2022, caratulada “NN: SRIO AV. CONTENEDOR MSKU1505079) S/ INFRACCION LEY 23.737, Juzgado Fed. N°3 de Rosario Santa Fe.)

Después de la pandemia, la hidrovía Paraná-Paraguay, una ruta fluvial que une cinco países (Bolivia, Brasil, Paraguay, Argentina y Uruguay), se consolidó como la puerta de salida de la cocaína, que se produce en Sudamérica hacia los mercados de Asia y Europa. Es la nueva ruta de la cocaína.

La droga era un fantasma que navegaba por el río. Nadie lo percibía ni tampoco quería verlo. En la reunión de la oficina de las naciones unidas contra la droga y el delito (UNODC, por sus siglas en inglés), realizada en 2022 en La Paz, los miembros de la organización advirtieron sobre el peligro de que la hidrovía Paraguay-Paraná se transforme, especialmente durante la pandemia, “en una nueva vía para el tráfico de drogas”. Pidieron además extremar los controles aéreos a Bolivia, de donde proviene la droga. Oficina de las naciones unidas contra la droga y el delito, (UNODC,2022).

El organismo alertó por primera vez sobre una “rearticulación” del tráfico de cocaína en Sudamérica a través de la hidrovía, al indicar que Paraguay se convirtió en una zona de acopio de esta droga, que se produce en Perú y Bolivia, y que desde los puertos guaraníes tiene salida hacia África y Europa. Paraguay y la Argentina estaban unidos por la hidrovía. En sólo unos meses se secuestraron 40 toneladas de cocaína en los puertos europeos, que habían salido por la hidrovía.

El fiscal Y.F de la unidad antidroga Paraguay, que investigó varios casos de contrabando de drogas en la hidrovía reconoció que uno de los puntos más débiles es la falta de escáneres en los puertos privados. En Paraguay hay sólo tres escáneres para control de cargas, lo cual, según el funcionario, hace imposible inspeccionar los contenedores. (Aire Digital, recuperado 19 de octubre 2022, los puertos blancos de la hidrovía: Asunción, Rosario y Montevideo se transformaron en la plataforma de salida de la cocaína hacia Europa).

Más allá de los controles también la lupa se pone en las terminales de donde salieron las cargas, como Terport, que es una nueva terminal que se construyó en 2018. El senador paraguayo Pedro Santa Cruz también apuntó contra la empresa Gregser– PTP Warrant, a la que el expresidente Horacio Cartes –según él- le dio la concesión por 20 años. PTP Group había ganado la licitación durante la gestión del socialista Antonio Bonfatti de la zona franca de Villa Constitución.

En los puertos privados y terminales portuarias de Argentina, entre ellas terminal puerto Rosario TPR , que de la misma se sospecha que varias ocasiones salieron cargamentos de cocaína con destino a Europa. Amén de poseer un gran Scanner de 200 metros aproximadamente para que los camiones de carga y sus contenedores, sean escaneados por allí. (Aire Digital, 2022).

Existe una falencia de gran dimensión, el scanner está a 400 metros aproximadamente de la entrada a la plazoleta fiscal, que quiere decir que en esos 400 metros pueden ocurrir varias cosas. Entre ella luego de realizar el escaneo, una contaminación instantánea, antes de ingresar a la plazoleta fiscal. (Informe IPR de Contenedores, 2022).

A partir de todo lo expuesto hasta aquí, se realiza la siguiente propuesta de intervención.

4. Propuesta de Intervención

4.1. Síntesis del problema a resolver

Tras la lectura del material recopilado, el análisis de las diferentes miradas sobre la hidrovía Paraná Paraguay, los conflictos planteados sobre su uso, administración y seguridad, la falta de políticas públicas coordinadas en las instalaciones portuarias, se puede afirmar que existen muchos espacios vacíos (normativa, controles sobre la operatoria, monopolios graneleros, seguridad, etc.). Todo ello convierte a esta vía troncal en una oportunidad de desarrollo para las operaciones de las organizaciones transnacionales dedicadas al narcotráfico.

Ahora bien, más complejo y multiforme resulta el tráfico de cocaína. En primer lugar es importante aclarar que previo a la habilitación de la hidrovía, como tal, en la región ya existía toda una línea de tráfico de cocaína a través de personas, con diferentes modalidades de ingreso y egreso (avionetas, traslado por pasos alejados con acopio fronterizo, diversos vehículos terrestres) como de egreso (aviones de gran porte, cargamentos en barcos de gran porte disimulados en cargas legales).

En este trabajo, se caracterizó tanto la Hidrovía como oportunidad para incrementar este tráfico así como la operatoria de los puertos situados sobre el río Paraná, especialmente desde Rosario/San Lorenzo hacia al sur que operan, por su calado con buques portacontenedores, que representan una atractiva oportunidad de tráfico predominantemente con destino hacia el mercado europeo.

Tomando en cuenta estas circunstancias, resulta evidente que los Estados Nacionales no han dado las respuestas acabada a la problemática y el crecimiento de este tipo de actividad ilícita. Todo lo cual, apoya la hipótesis de este trabajo: sin una coordinación intra e internacional no sería posible en el mediano plazo la represión efectiva del narcotráfico en la hidrovía Paraná Paraguay.

Por otra parte, se hace necesario el desarrollo de un enfoque común en los Gobiernos del Mercosur para mejorar la eficiencia de mecanismos de revisión y control que, si bien muchas veces atentan contra la celeridad que demanda la competitividad para el manejo de las cargas en su tránsito hacia otros lugares, hace al logro de políticas públicas de mitigación del narcotráfico.

En todo este proceso, los contenedores son dispositivos claves para facilitar la movilización y revisión de esas cargas por lo que dentro del desarrollo de los protocolos de seguridad, debería hacerse énfasis en su efectivo control.

Para ello, se debería exigir mediante normativa específica que las terminales portuarias invirtieran en tecnología avanzada de vigilancia, reforzar sus defensas cibernéticas y entrenamiento adecuado del personal, refuerzo de la dotación de control y comunicación fluida con las autoridades (Aduana/Afip, Prefectura Naval Argentina) son aspectos sobre los cuales se debería profundizar. Este desarrollo sería crucial para mantener la seguridad y eficiencia en las operaciones portuarias a nivel global, pero también implicará costos significativos.

4.2. *Objetivo de la Propuesta*

Prevenir y contrarrestar el contrabando de cocaína por medio de buques de gran porte desde el puerto de Rosario destino continente europeo.

4.3. *Propuestas*

El narcotráfico en la hidrovía Paraná Paraguay representa un desafío complejo y multifacético que requiere una respuesta coordinada y sostenida a nivel regional e internacional. Este trabajo pretende aportar una visión detallada de la problemática e identificar las principales áreas de acción para combatirla. Por lo tanto, para abordar la problemática del narcotráfico en la HPP con énfasis en la instalación portuaria de Rosario, se pueden realizar las siguientes recomendaciones de orden general que requerirán una adecuación particular para cada instalación portuaria.

El primer aspecto corresponde a la necesidad de fortalecer la seguridad portuaria. En este trabajo se mencionó el plan de protección de la instalación portuaria, en el contexto de la implementación del código PBIP que primordialmente tiene un papel preventivo y defensivo de las posibles intrusiones que puede sufrir la instalación portuaria. Por lo tanto, uno de los aspectos a considerar en los puertos de la hidrovía Paraná Paraguay es que el plan debería incluir medidas especialmente enfocadas en la prevención del narcotráfico marítimo por ejemplo con la implementación de tecnologías de detección avanzadas, como escáneres de rayos X de alta resolución y sistemas de identificación automáticos, para mejorar la inspección de contenedores. Esta tecnología debe acompañarse con una Capacitación al personal portuario en técnicas de detección de drogas y contrabando.

Asimismo, el fortalecimiento de la cooperación internacional entre los países de la región, la Unión Europea y otros socios internacionales para compartir información de inteligencia, coordinar operaciones y combatir las redes criminales transnacionales es un

aspecto que se encuentra en desarrollo y constituye una buena estrategia pero debe profundizarse no sólo compartiendo información, sino tecnología de detección y capacitación actualizada.

Respecto a la inteligencia, si bien nuestro país posee direcciones dependientes de la autoridad marítima especializadas en investigaciones sobre narcotráfico, es necesario reforzar estas divisiones y nutrirlas constantemente con las nuevas modalidades operativas que se van detectando en las organizaciones criminales.

Por último, con respecto al transporte de carga en contenedores, lo más difundido en materia de casos de narcotráfico, se sugiere identificar a los diferentes actores del circuito naviero en la hidrovía y establecer las responsabilidades del caso. Por ello, vale la pena aclarar que la seguridad del transporte marítimo por contenedores no recae únicamente sobre los Estados. El primer sujeto encargado de verificar el estado del contenedor debe ser el dueño del mismo, el cual debe de estar al tanto de la implementación de procedimientos de seguridad para evitar la violación del artefacto.

La siguiente línea de verificación debe surgir en la empresa transportadora, quienes deben garantizar que el transporte sea seguro y protegido. A su vez se debe asegurar que ningún personal no autorizado se acerque al contenedor y reportar cualquier anomalía con el mismo. En el caso que el contenedor deba ser almacenado, será el almacenista quien se encargue de su seguridad mientras se encuentre al interior de sus instalaciones.

Al llegar al puerto de destino, el contenedor queda en manos de la seguridad del puerto y la policía aduanera, las cuales deben de cumplir las formalidades y procedimientos legales, y revisar que el contenedor esté en óptimas condiciones y asegurarse que tanto la carga como las especificaciones estén en línea. Finalmente, la seguridad del contenedor queda en manos del buque a través del cual será enviado. El capitán, la tripulación y la empresa dueña del navío son los responsables de responder por cualquier eventualidad ocurrida con los sellos o cualquier otro tipo de afectación directa al contenedor antes de su descargo en el puerto de destino.

En cuanto a los aspectos que le compete al Estado, se pueden mencionar la necesidad de reforzar los protocolos y acompañarlos por normativa, por ejemplo, obtener información avanzada para identificar contenedores considerados de alto riesgo, iniciativas para el desarrollo de inspecciones no intrusivas basadas en tecnología, acuerdos internacionales entre gobiernos y acuerdos con la industria del comercio. Estos aspectos, conjuntamente con el planteamiento de políticas de seguridad marítima supondrían un mayor control y podría redundar en mejores resultados sobre mitigación del narcotráfico.

5. Conclusiones

Este trabajo de investigación se centró en analizar la efectividad de las medidas de seguridad y de inteligencia que se desarrollan en el puerto argentino de Rosario, para la prevención del contrabando de cocaína hacia el continente europeo por las vías navegables de nuestro país, tomándose como período de estudio 2021/2023.

El problema planteado enfatizaba la sofisticación de las estrategias implementadas por las organizaciones delictivas para contrabandear cocaína y el grado de efectividad de las medidas de seguridad implementada para contrarrestar este delito. Asimismo, se identificó al puerto de Rosario como el punto neurálgico de este contrabando por medio de buques oceánicos hacia destinos como Europa. Por tales causas, se focalizó en la necesidad de fortalecer la inteligencia marítima implementada por la Prefectura Naval Argentina.

Planteado este problema, el trabajo se fijó como objetivo realizar un análisis profundo del ambiente portuario de Rosario para verificar las condiciones del contexto que facilitaba este ilícito, analizar la normativa de seguridad en los buques y las prácticas de control e inspección. De esta manera, el Marco Teórico proporcionó las bases desde lo conceptual para desarrollar los conceptos de inteligencia marítima, sus componentes y de qué manera se aplica para la prevención de la delincuencia. En este mismo apartado se desarrollaron las técnicas identificadas para la “contaminación de los buques” con la droga a transportar ilegalmente (Rip-Off, caja de mar y hasta uso de buzos tácticos para adherir la droga al casco). Esto puso de relieve la variedad de sistemas desarrollados para burlar el control de las autoridades y la conveniencia de la hidrovía Paraná Paraguay como ruta de narcotráfico internacional.

En el diagnóstico, este estudio mostró que, a pesar de las medidas explicitadas por la Autoridad Marítima (capacitaciones, fondeos, controles del Estado Rector del Puerto, trabajo coordinado con otras autoridades, especialmente Paraguay), el contrabando de cocaína desde las instalaciones portuarias del complejo Rosario/San Lorenzo hacia Europa persiste, resulta una problemática compleja y presenta desafíos para la inteligencia marítima que pese a los controles mencionados en esta investigación, no deja de presentar

intersticios⁹ en los protocolos de control y mitigación. Esto exige una adaptación continua y una mayor coordinación de los esfuerzos que realizan los servicios de inteligencia (DICI) de la PNA conjuntamente con los servicios de seguridad de las Administraciones portuarias para prevenir y combatir estos delitos.

Como respuesta a la pregunta planteada en la investigación sobre las medidas de seguridad y de inteligencia, se concluye que a pesar de la normativa vigente y los esfuerzos realizados por la Autoridad Marítima, los cargamentos detectados posiblemente sean un bajo porcentaje de lo que se recibe en Europa y que existen amplios márgenes de mejora en ese sentido. Los cárteles de origen (Colombia, Bolivia) han desarrollado la llamada Ruta Sur (por la HPP) en respuesta a las medidas disuasorias tomadas por las autoridades en el Caribe y el Pacífico. Dada esta situación, y el número significativo de casos, se deben profundizar aquellas medidas que impidan la proliferación de estas verdaderas cadenas de transporte de estupefacientes en la hidrovía aplicando mayor capacidad de inteligencia marítima que pueda anticiparse a las modalidades implementadas y realizar controles más estrictos.

Los alcances de este trabajo se limitaron al análisis del contrabando de cocaína en buques transoceánicos en el complejo de Rosario y desde el punto de vista temporal, sólo al período 2021/2023, sin embargo, las dinámicas de este contrabando siguen desarrollándose y no resulta llamativo los hallazgos en mayor o menor medida que periódicamente toman estado público.

En cuanto a limitaciones, se incluye el acceso restringido a información altamente sensible y procedimientos en curso, que a veces son reservadas por la propia PNA o por los Juzgados Federales o la Superintendencia de la Policía Federal. En todos los casos, la circulación de esta información limita los márgenes de acción de las delegaciones de inteligencia criminal y por ende, la aplicación de contramedidas.

A partir de los diferentes hallazgos, resultaría de gran valor explorar el impacto de la cooperación internacional en los resultados obtenidos en cuanto a reducción de ilícitos o éxito en los procedimientos realizados. Otra línea de investigación debería centrarse en la corrupción de los diferentes actores ya que las infiltraciones de droga en los buques resultaría casi imposible sin la connivencia de varias personas en puntos clave (accesos,

⁹ En derecho, los "intersticios" se refieren a los espacios o zonas de incertidumbre o ambigüedad dentro del sistema legal, donde no hay reglas claras o donde las reglas existentes no ofrecen una solución definida. Estos espacios pueden surgir por vacíos legales, contradicciones en la ley, o por la dificultad de aplicar una norma a un caso específico

scanners, plaza fiscal, choferes, personal administrativo y de aduana, etc.).

Finalmente, sería conveniente realizar un análisis de riesgo de ciertos buques que realizan trayectos desde y hacia zonas donde se verifica la mayor incidencia de hallazgos de droga (Países Bajos, Puerto Santos, Brasil, etc.) proponiéndolos como buques de interés y por lo tanto objeto de controles aún más exigentes.

Finalmente, la tecnología debe ser un aliado en todo este proceso incentivando el monitoreo, rastreo, mejoramiento del sistema de precintos, lectores de identificaciones, sistemas de escáneres y administración de derrotas de los buques en cuestión de manera tal de que el seguimiento sea exhaustivo y no permitir oportunidades para la comisión de ilícitos de narcotráfico desalentando la actuación de estas bandas organizadas.

6. Referencia bibliográfica

Aboso, Gustavo (19/06/2018) La regulación de medios de investigación encubierta en la lucha contra la criminalidad organizada: Agente encubierto, agente revelador, informante y entrega vigilada. El Dia.com - editorial Albrematica. Recuperado: https://www.eldial.com/nuevo/nuevo_diseno/v2/doctrina2.asp?id.

Arg, G. (19/10/2020). Argentina.gob.ar. obtenido de:

<https://www.argentina.gob.ar/noticias/prefectura-comienza-utilizar-las-imagenes-delsatelite-argentino-saocom-de-la-conae>.

Arroyo Varela, Silvia (2013), Inteligencia competitiva. Una herramienta clave en la estrategia empresarial. Ed Pirámide, Madrid.

Bueger C, Edmunds T (2020) Blue Crime: Conceptualizar el crimen organizado transnacional en el mar. Política Marítima. Disponible en: <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2020.104067>

Buques de trasportes Marítimos (2024) obtenido de: <https://www.moldtrans.com/tipos-de-buques-en-transporte-maritimo/>

Castillo Arias Jaime,(2009), Consideraciones de contrainteligencia en la formulación de estrategias de seguridad: utopía o evolución pragmática

Cieza, Daniel (2021) investigaciones | 391 Hidrovía Paraná-Paraguay ¿Las aguas bajan turbias? Revista Derechos en Acción ISSN 2525-1678/ e-ISSN 2525-1686. UBA. Disponible en: file:///C:/Users/pfdin/Downloads/josemaitini,+12+Hidrov%C3%ADa+Paran%C3%A1-Paraguay_Cieza.pdf

Código Penal de la Nación Argentina. Ley 24.424. Modificación Ley 23.737, Tenencia y Tráfico de Estupefacientes. Art. 2 (1995). Publicada en el B.O., 9 de enero de 1995, Argentina.

Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, de 23 de mayo de 1969 (U.N.T.S., vol. 1155, p. 331)

Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del Mar (1982).

Cutrona, Sebastián (2022) Drogas, política y actores sociales en la Argentina democrática.

De Marco, Miguel Ángel (2019) Las áreas de valor histórico patrimonial del puerto de Rosario. Aporte metodológico conceptual y descriptivo a partir del enfoque CPR. Repositorio del CONICET. Disponible en: https://ri.conicet.gov.ar/bitstream/handle/11336/123744/CONICET_Digital_Nro.0867e784-3140-416f-9123-55af6cc93fc4_B.pdf?sequence=5&isAllowed=y

Dupont, F. (2013). La inteligencia marítima: un desafío para la seguridad nacional. Revue de Défense Nationale, 764, 121-128.

Fundación Nuestromar (12/06/2021), Disponible en: <https://www.nuestromar.org/destacadas/la-hidrovia-y-el-narcotrafico>.

Freyssinet, É. (2015). La inteligencia marítima: un proceso para apoyar la seguridad nacional. Revue de Défense Nationale, 794, 131-138.

Infobae (2023) La hidrovia del Rio Parana-Paraguay”, Disponible en: <https://www.infobae.com/america/america-latina/2023/11/07/estados-unidos-colombia-y-brasil-investigaron-la-hidrovia-del-rio-parana-paraguay-como-la-principal-salida-de-droga-sudamericana/>

Infobae (2024) “Bandas criminales Rosario” Disponible en: <https://www.infobae.com/sociedad/policiales/2024/03/13/el-mapa-de-la-muerte-en-rosario-uno-por-uno-los-barrios-que-controla-cada-capo-narco/>

- Infobae (2024) Una vía fluvial sudamericana se convierte en una “superautopista” de la cocaína hacia Europa. Disponible en: <https://www.infobae.com/wapo/2024/12/29/una-via-fluvial-sudamericana-se-convierte-en-una-superautopista-de-la-cocaina-hacia-europa/>
- InSight Crime (2021) Cocaína hacia Europa, una amenaza subestimada. Disponible en: <https://es.insightcrime.org/investigaciones/cocainaeuropa-amenaza-subestimada/>
- Junta Internacional de Fiscalización de Estupefacientes, Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (ONUDD) (2020) Reporte anual. Disponible en: https://www.incb.org/documents/Narcotic-Drugs/Technical-Publications/2020/Narcotic_Drugs_Technical_publication_2020.pdf
- La Nación (2021), El lado oscuro de la Hidrovía escondida en contenedores de granos. Trafican cocaína y marihuana. Disponible en <https://www.lanacion.com.ar/politica/el-lado-oscuro-de-la-hidrovía-escondida-en-contenedores-de-granos-trafican-cocaina-y-marihuana-nid18082021/>
- Lesecq, F.-X. (2012). La inteligencia marítima: una herramienta para la seguridad marítima. *Revue de Défense Nationale*, 748, 109-116.
- Ley N° 20.094 (1973) Ley de Navegación. Sancionada el 15/1/73. Publicada en el Boletín Oficial, 2 de Marzo de 1973. Disponible en: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/verNorma.do?id=43550>
- Ley N°24.093 (1992) Actividades portuarias. Puertos - Reglamentación de la actividad. Fecha de sanción 03-06-1992. Publicada en el Boletín Nacional del 26-Jun-1992. Disponible en: <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/ley-24093-492>
- Ley N°24.385 (1994) Transporte fluvial. Acuerdo por la Hidrovía Paraguay-Paraná. Fecha de sanción 19-10-1994. Publicada en el Boletín Nacional del 21-Nov-1994. Disponible en: <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/ley-24385-774>
- Ley N° 23.737 (1989) Reforma del Código Penal. Sancionada: Setiembre 21 de 1989. Promulgada de Hecho: Octubre 10 de 1989. Disponible en: <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/ley-23737-138/actualizacion>

Ley N° 27.302 (2016) Reforma del Código Penal. Publicada en el Boletín Oficial del 08-nov-2016. Disponible en: <https://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/verNorma.do?id=267336>

Ley N° 24.430 de 1994. Constitución de la Nación Argentina. Publicación del texto oficial de la Constitución Nacional (sancionada en 1853 con las reformas de los años 1860, 1866, 1898, 1957 y 1994).

McDermott, Jeremy; Bargent, James; den Held, Douwe y María Fernanda Ramírez, María Fernanda (2021) El itinerario de la cocaína hacia Europa. InSight Crime. Disponible en: <https://insightcrime.org/wp-content/uploads/2021/02/El-itinerario-de-la-cocai%CC%81na-hacia-Europa-InSight-Crime-Global-Initiative.pdf>

OCCRP (2023), Narco Files: el nuevo orden criminal. Disponible en: <https://www.elclip.org/narcofiles-el-nuevo-orden-criminal/>

Organización de las Naciones Unidas. (2000). Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional y sus Protocolos. Palermo, Italia. Recuperado mayo de 2020, Disponible en: <https://www.unodc.org/documents/treaties/UNTOC/Publications/TOC%20Convention/TOCebook-s.pdf>

Pascar, N.; Cristiani, M.; Perezlindo, M. L. y Marchegiani, L. (2018) Hidrovía Paraná-Paraguay: legislación, economía y sustentabilidad portuaria. Dialnet. Disponible en: <file:///C:/Users/pfdin/Downloads/Dialnet-HidroviaParanaParaguay-6789782-2.pdf>

Raposo I.; Liendo m. y Martínez a. (2017). “Nueva operatoria portuaria: Rosario y su región en las últimas décadas”, VI Jornadas de Historia de la Industria y los Servicios, Buenos Aires. Disponible en: http://www.aesial.com/uploads/1/1/2/4/11241421/vi_jhis_raposo_liendo_y_martinez.pdf

Richards. H. y Pherson (2015), Técnicas de Analíticas Estructuradas para el análisis de inteligencia

Spadaro, R. J. (2016). *Inteligencia aplicada, crimen transnacional y derecho público* 1.1ra ed. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Autores de Argentina.

Sampó, Carolina (2017) *El tráfico de drogas en Argentina: Estado de la cuestión, cuestión de Estado. Sociales en debate. Publicaciones de la Facultad de Ciencias Sociales. UBA.* Disponible en: <file:///C:/Users/pfdin/Downloads/3262-9610-1-PB-3.pdf>

7. Anexos

Anexo I. HPP



Figura 10 y 11: Imagen de la Hidrovía Paraná-Paraguay, Extraída de (Google Imagen, 2024)

La HPP: corredor natural de transporte fluvial que se extiende a través de los ríos Paraná y Paraguay, y permite la navegación continua entre los puertos de Argentina, Brasil, Bolivia Paraguay y Uruguay. La hidrovía es parte de un inmenso sistema hídrico denominado “cuenca del plata”, que comprende a una vasta región de algo más de tres millones de kilómetros cuadrados de superficie, cuyas aguas superficiales descargan en el río de la Plata.

Anexo II. Croquis de Rosario y la hidrovía Paraná Paraguay

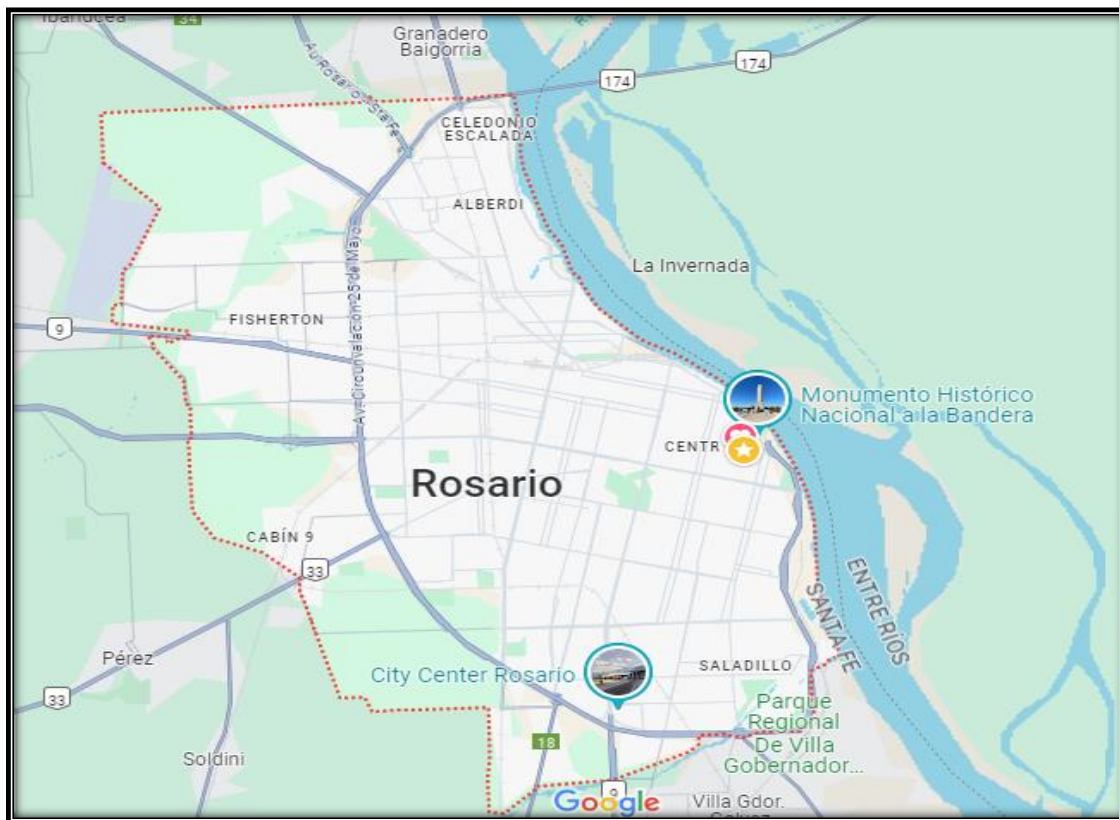


Figura 9: Imagen Ciudad Rosario- Extraída de (Google Mapa,2024).

Ciudad Rosario: la ciudad de Rosario posee 1.342,619, habitantes acorde el censo 2022, y una densidad 5.726 habitantes por km², siendo la ciudad en tercer puesto más grande y con mayor población en la Provincia de Santa Fe. Se encuentra ubicada a 299 km de la ciudad Autónoma de Buenos Aires. Su puerto de aguas profundas (32 pies de calado) es multipropósito y recibe buques transoceánicos.

Anexo III. Análisis F.O.D.A.

Fortalezas	Oportunidad	Debilidad	Amenazas
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Poder de policía para el control de embarcaciones que circulan por la HPP. ➤ Conocimiento geográfico de la HPP. ➤ Operativo Plan Yacaré y patrullas realizadas en conjunto con otras DICI. ➤ Factor Humano. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ La creación de las UnICCoMF. ➤ La construcción de conocimientos, no solo con la obtención de información, sino también con su sistematización, para conocimiento de los diferentes decisores. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Tanto la DICI como la PNA, no cuentan con movilidad terrestre y fluvial necesarias para llevar a cabo tareas de su competencia y de manera coordinada en la HPP. ➤ Dificultad de presencia en forma inmediata del personal de Aduana. Falta de unidades canina para control. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ en el último lustro de asentamientos ilegales sobre la costa de la HPP. Algunas de las cuales se encuentran a cercanías de trazas terrestres de importancia logística del Gran Rosario. ➤ Guarderías náuticas que operan de manera irregular. ➤ Masificación de eventos en las zonas de islas.

Glosario:

HPP: hidrovía Parana Paraguay.

Operativo Plan Yacaré: operativo de seguridad de control de embarcaciones

UnYCCoMF: unidad de inteligencia y control conjunto marítima y fluvial.

DICI: delegación inteligencia criminal e investigaciones

PNA: Prefectura Naval Argentina

Solicitud de evaluación de TRABAJO FINAL DE ESPECIALIZACIÓN		Código de la Especialización
Nombre y apellido del alumno Miguel Anibal Nogueira		Tipo y N° de documento de identidad DNI: 34.664.451
Año de ingreso a la Especialización – Ciclo:2022	Fecha de aprobación del TFE en el Taller 2023	
Título del Trabajo Final INTELIGENCIA MARITIMA EN BUQUES DE GRAN PORTE: Contrabando de Cocaína de Argentina a Europa (2021 - 2023).		

Solicitud del docente a cargo del Taller	
Comunico a la Dirección de la Especialización que el Trabajo Final bajo mi tutoría se encuentra satisfactoriamente concluido. Por lo tanto, solicito se proceda a su evaluación y calificación final.	
Firma del docente	
Aclaración.....	
Datos de contacto del Tutor	
Correo electrónico	Teléfonos
Se adjunta a este formulario:	
<ul style="list-style-type: none"> • Trabajo Final de Especialización impreso (indicar cantidad de copias presentadas) • CD con archivo del Trabajo Final en formato digital (versión Word y PDF) • Certificado analítico 	
Fecha	Firma del alumno

Form. TFE v1

PRESENTAR EN LA RECEPCIÓN DE LA ESCUELA DE ESTUDIOS DE POSGRADO



ESPECIALIZACIÓN EN INTELIGENCIA ESTRATÉGICA Y CRIMEN ORGANIZADO

INFORME DE EVALUACIÓN DE TRABAJO FINAL INTEGRADOR

DOCENTE EVALUADOR: ABOGADO PROFESOR FRANCISO CIMA.

TEMA: Inteligencia Marítima en Buques transoceánicos:
Contrabando de Cocaína a Europa (2021 - 2023)

ALUMNO: MIGUEL ANIBAL NOGUEIRA

CRITERIOS DESARROLLADOS:

1. Conocimiento del tema (apreciación respecto al marco teórico utilizado sobre el tema de investigación)

El autor demuestra un sólido dominio del marco teórico de la inteligencia, la inteligencia criminal y, en particular, la inteligencia marítima.

El trabajo define con claridad estos conceptos a través de la citación de fuentes relevantes como la OMI (Organización Marítima Internacional), el Proyecto SEACOP, la UNODC (Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito) y expertos como el Dr. Éric Freyssinet.

La tesis establece que la inteligencia es un "*proceso que combina la recopilación de información, el análisis y la difusión de inteligencia*", y la aplica al contexto del contrabando de cocaína.

Además, el trabajo integra correctamente el marco legal argentino, mencionando la ley de Inteligencia nacional N°25.520 y las figuras jurídicas del agente encubierto, agente revelador e informante.

2. Actualización del Diagnóstico (como espacio vinculante entre el marco teórico y la información obtenida de la realidad respecto a la problemática abordada).

La relación entre el marco teórico y el diagnóstico es sumamente relevante y coherente.

El autor aplica los conceptos teóricos al caso real del complejo portuario de Rosario, Provincia de Santa Fe. Identifica la ubicación estratégica del puerto sobre el río Paraná y la Hidrovía Paraguay-Paraná como un factor clave para que las organizaciones criminales trasladen cocaína desde países productores hacia buques transoceánicos con destino a Europa.

El diagnóstico describe las modalidades de "contaminación" de buques, citando casos específicos de decomisos en puertos europeos como Rotterdam, lo que demuestra un análisis actualizado de la problemática. La tesis no solo se basa en teorías, sino que

también utiliza datos de organismos oficiales y artículos periodísticos para respaldar sus afirmaciones.

3. Pertinencia y coherencia de la propuesta de intervención.

La propuesta de intervención es altamente pertinente y se desprende de forma lógica del diagnóstico.

El autor sugiere un conjunto de medidas de seguridad y estrategias de prevención para mitigar el problema. Las propuestas, como la implementación de tecnología (escáneres), la capacitación del personal, la cooperación interinstitucional y el uso de herramientas legales (agente revelador, informante), son concretas y viables.

La coherencia se evidencia al plantear que la lucha contra el narcotráfico requiere una estrategia integral y operativa que involucre a múltiples actores y agencias, tal como se sugiere en el marco teórico.

4. Breve juicio del TFI (4 o 5 renglones).

Este Trabajo Final de Especialización es un documento de gran valor académico y profesional.

El autor demuestra una notable capacidad para integrar conceptos teóricos de inteligencia con la realidad operativa del narcotráfico marítimo en Argentina.

La investigación y el diagnóstico son precisos, además las soluciones propuestas son prácticas y pertinentes, lo que convierte a esta tesis en un excelente aporte para la disciplina.

5. Propuesta de calificación numérica: NUEVE (9) – EXCELENTE.

**INTERVENCIÓN DEL PROFESOR DE TALLER DE TRABAJO
FINAL INTEGRADOR, MG JOSE LUIS PIBERNUS.**

1. El TFI evaluado, reúne los procedimientos de metodología de investigación exigidos para el nivel académico de la carrera.
2. Cumple con la Guía de la FCE establecida para TFE y con el Reglamento de Posgrado de la UBA.
3. Desarrolló un excelente marco teórico, mediante una red de conceptos relacionados a la modalidad del crimen organizado utilizando buques de gran porte, y la inteligencia estratégica, que permitió posteriormente hacer una buena interpretación de la complejidad del problema que aborda.
4. Fortaleció el diagnóstico mediante una adecuada indagación de normativas, nacional e internacional, páginas e informes especializados. También incluye una pertinente descripción del ambiente marino, particular en la relación hidrovía Paraná – Paraguay – De la Plata con el mundo teniendo como eje el tráfico ilegal. La diversidad de instrumentos le permitió la objetivación de la información considerada para el análisis.
5. Se advierte una excelente integración de contenidos de distintas áreas del posgrado, que le dan un adecuado anclaje disciplinar y señalamiento sobre la gravedad de la modalidad criminal transnacional.

6. La propuesta de intervención es totalmente coherente y viable con el diagnóstico presentado. Se sustenta en un plan de protección portuaria para el puerto de Rosario (A), innovador, con ejes en la inteligencia criminal (local) y la inteligencia estratégica (global), que sería de aplicación a la institución a la que pertenece el autor.
7. Propuesta de Calificación: EXCELENTE - NUEVE (9).

INFORME FINAL DE EVALUACIÓN DEL DIRECTOR DE LA ESPECIALIZACIÓN EN INTELIGENCIA ESTRATEGICA Y CRIMEN ORGANIZADO:

La presentación del nuevo especialista representa un aporte sobre la Delincuencia Marítima y el Contrabando de Cocaína con acento en la Hidrovía y otras áreas vinculadas con la ciudad de Rosario. El TIF utiliza correctamente diversas metodologías de análisis a través de las cuales describe severas vulnerabilidades en las actividades de prevención y neutralización de esta modalidad criminal, de graves consecuencias sociales. Es probable que a futuro pueda ampliar su contenido con vistas a desarrollar y publicar un manual que registre modus operandi en las vías fluviales y marítimas, donde la literatura es más espaciada.

Excelente. Ratifico los juicios precedentes

Calificación: EXCELENTE - NUEVE (9)



***Dr. José Ricardo Spadaro
Dir Esp en Icia Est y Crimen Org
(097) – ENAP-FCE-UBA***