Tráficos ilícitos en tiempos del COVID 19
Conclusiones preliminares desde Colombia

Boletín especial Red CORAL (junio 2020)
(Red de Monitoreo del Crimen Organizado en América Latina)

Introducción

Desde hace algunos meses, ningún sector de la economía parece haber podido escapar de los efectos del coronavirus y los expertos del mundo entero han multiplicado esfuerzos para analizar la crisis actual e intentar de vaticinar cómo será el mundo de mañana. De ahora en adelante, todo está analizado a la luz de esta nueva pandemia. Como era de esperar, el crimen organizado no es la excepción, y Colombia tampoco.

¿Qué tanto la crisis del COVID 19 ha impactado el tráfico de drogas y de otras substancias legales e ilegales (minerales, madera, fauna silvestre etc.) en el mundo en general y en Colombia en particular? No parece existir un consenso al respecto y se han inclusive sacado conclusiones opuestas.

Desde finales de enero a finales de mayo de 2020, Red CORAL monitoreó y estudió las cifras disponibles para Colombia. En términos generales, esas cifras evidencian una reducción de aproximadamente entre el 30 y el 50% en las incautaciones de droga, durante los dos primeros meses de la cuarentena (abril y mayo de 2020) en comparación con los dos meses anteriores (febrero y marzo).

Pero las cifras no dicen todo. Si bien algunas parecen lógicas - por ejemplo, el tráfico de personas o el número de migrantes ilegales se redujo significativamente durante el confinamiento - otras resultan más sorprendentes. Así, mientras en muchos países de la región, expertos y testigos advierten que la tala ilegal de árboles se incrementó debido a la reducción en los controles e inspecciones por parte de la fuerza pública a raíz de la pandemia del COVID 19, en Colombia, hubo aparentemente tres veces menos incautaciones de madera ilegal que durante los dos meses anteriores al confinamiento.

Ahora bien, los datos deben ser analizados con cierto cuidado. Lo que a primera vista podría ser interpretado como incoherencias, puede ser el resultado de sesgos o distorsiones metodológicas. ¿Será que el tráfico se mantuvo al mismo nivel, pero que se efectuaron menos controles? ¿O tal vez no hubo tanta reducción en las operaciones de control, pero las incautaciones disminuyeron porque el volumen de tráfico disminuyó?

Los expertos no están de acuerdo

Para muchos expertos, la disminución en los tráficos de todo tipo durante la cuarentena no es muy sorprendente. Según ellos, era lógico que, en un mundo globalizado y como para cualquier producto de consumo que obedece leyes del mercado, las restricciones a la movilidad y el confinamiento masivo de las poblaciones tendrían unos impactos que afectarían las cadenas de suministros, tanto de los productos ilegales, como de los productos legales ilegalmente comercializados: imposibilidad de recurrir a correos humanos por el cierre de las fronteras y las cancelaciones de casi todos los vuelos comerciales, limitaciones al envío de mercancías escondidas en contenedores por la disminución drástica del tráfico aéreo y marítimo, dificultades para entregar la mercancía a los consumidores finales por el confinamiento de la población. A esas dificultades de orden logístico, se habría sumado cierta prudencia por parte de los traficantes. Al saber que, con la reducción en el comercio internacional, cualquier movimiento ilegal podría ser más fácilmente detectado, muchos habrían preferido no tomar riesgos indebidos y quedarse tranquilos.

Sin embargo, algunos han venido cuestionando ese diagnóstico con el argumento de que, a muchos traficantes, no les preocupa tanto el cierre de las fronteras, estando acostumbrados a cruzarlas de manera ilegal y burlar los controles. Además, muchos ya diversificaron sus rutas de tráfico o volvieron a activar antiguas rutas. Por otra parte, señalan que, debido a que las fuerzas de seguridad han sido menos activas porque les ha tocado cumplir con otras tareas tales como vigilar el cumplimiento del confinamiento o entregar ayuda humanitaria, se realizaron mucho menos los controles, de tal manera que no ha resultado muy difícil enviar las mercancías desde los países productores hasta los países consumidores.

Conclusión: no solamente la pandemia causada por el virus del COVID 19 no hubiera generado gran disrupción en las cadenas de suministro de drogas y de otros productos traficados, sino que algunas de esas estructuras mafiosas y organizaciones criminales aprovecharon de la pandemia para expandir sus imperios delictivos, diversificar sus portafolios de actividades criminales y reemplazar el Estado en su papel benefactor, mediante la entrega de productos de primera necesidad (alimentos, medicamentos) y así reforzar su control sobre comunidades y poblaciones.

¿Qué dice el caso colombiano?

Tráfico de estupefacientes

Según el monitoreo efectuado por Red CORAL entre el 26 de enero hasta el 25 de mayo de 2020 – se compararon las cifras de los dos meses anteriores al confinamiento con los dos primeros meses del confinamiento - el tráfico de cocaína y marihuana en y/o procedente de Colombia se redujo aproximadamente del 40% - 50% durante la cuarentena. O sea, si bien es cierto que el tráfico disminuyó significativamente, tampoco se paralizó. Es decir, ante los riesgos de ser detectados más fácilmente, debido a la disminución en el comercio nacional e internacional durante el confinamiento, los movimientos de lanchas rápidas, barcos pescadores o avionetas utilizados para trasportar la droga se restringieron enormemente - se incautaron de 8 a 10 veces menos aeronaves y embarcaciones pertenecientes al narcotráfico, durante los meses de abril y mayo de 2020, que durante los dos meses anteriores (febrero y marzo) - pero no se detuvieron por completo.

Un dato o indicador particularmente interesante es el número de semi sumergibles utilizados para transportar la droga en grandes cantidades a través de los mares y océanos y que, en los últimos años, había venido incrementándose. Por ser más difíciles de detectar - la gran mayoría de ellos están hechos de fibra de vidrio y se estima que se capturan solo 5 a 15 % de los que están realmente en servicio - se hubiera podido pensar que el confinamiento no los afectaría. Debido a la imposibilidad de recurrir a correos humanos o mulas enviadas en vuelos comerciales, y también por los riesgos asociados al uso de los demás medios de transportes tradicionales, se habría inclusive podido esperar que hubieran constituido una alternativa segura y atractiva para transportar la droga de un punto a otro sobre grandes distancias. Sin embargo, las cifras indican que no fue así. Las incautaciones de "narco submarinos" en aguas colombianas también disminuyeron en abril y mayo de este año, en comparación con los dos meses anteriores al confinamiento. Claro, esas embarcaciones no se construyen de la noche a la mañana y es posible que, en algún momento, los narcotraficantes encontraron dificultades para importar las piezas necesarias para ensamblarlos. Puede ser también que ellos optaron por enviar sus semi sumergibles desde países donde las autoridades son más permisivas y por lo tanto los controles más laxos. Así, en el mes de abril pasado, las fuerzas de control estadunidenses incautaron en aguas caribeñas tres narco submarinos provenientes de Venezuela. Otra de las hipótesis es que, durante el confinamiento, los narcotraficantes no conseguían suficiente mercancía para poder llenar embarcaciones con dos o tres toneladas de cocaína de una vez. O tal vez prefirieron adoptar una estrategia de retención de la droga, al considerar que no se justificaba enviar grandes cantidades a EE.UU. y a Europa ante las dificultades de distribución en los países consumidores.

Ahora bien, aunque existen reportes de una disminución en el precio de la coca lo que indicaría una disminución en la demanda en zonas cocaleras, entre marzo y abril de 2020 las incautaciones de pasta base de coca aumentaron de casi el 30%, mientras las de insumos, tanto sólidos como líquidos, para el procesamiento de la pasta base de coca cayeron drásticamente. De allí que es difícil estimar con precisión la cantidad de cocaína producida en Colombia durante la cuarentena. Lo más probable es que la producción de pasta base de coca y su transformación en cocaína nunca pararon. Además, los carteles disponían de suficientes reservas. Tal vez algunos eligieron guardar la pasta de coca bajo tierra y esperar para cuando se recupere. Pero las cifras muestran que, durante los dos primeros meses del confinamiento, las autoridades colombianas efectuaron por lo menos diez incautaciones de más de una tonelada de cocaína y/o de marihuana cada una. Por lo anterior, es posible presumir que la reducción en las incautaciones de droga proveniente de Colombia durante el confinamiento no tuvo tanto que ver con un problema de suministro a la fuente.

Si no fue tanto por una reducción de la oferta, ¿será que más bien disminuyeron los envíos de droga hacia los mercados de EE.UU. y Europa debido a una reducción de la demanda? En EE.UU., la demanda habría disminuido de manera significativa a raíz del cierre de lugares como las discotecas o los bares donde se vende tradicionalmente los estupefacientes y porque la gente ya no podía organizar fiestas ni conseguir fácilmente droga en la calle. Sin embargo, las incautaciones no pararon del todo y las autoridades estadunidenses también lograron grandes incautaciones de cocaína durante los meses de abril y mayo. Así el 9 de abril la Guardia Costera de EE.UU. interceptaba a un barco pesquero con 771 kg de cocaína a bordo, que navegaba costa afuera de Costa Rica, sumando a más de 2 toneladas el volumen de cocaína incautada por la Marina y la Guardia Costera estadunidense desde el incremento de los controles antidrogas por parte de los EE.UU. en el Mar Caribe y el Océano Pacifico oriental al inicio del mes de abril. Y el 21 de abril, las autoridades estadunidenses interceptaban dos aviones que habían salido de Venezuela y que tenían como destino Guatemala, con un total de tres toneladas de cocaína a bordo.

En Europa, el panorama estuvo igualmente algo mixto. Durante el confinamiento, Italia registró una disminución drástica de sus incautaciones de cocaína, mientras tanto, en España, los cargamentos de droga procedentes de América del Sur siguieron llegando a un ritmo sostenido. Así, el 25 de abril, las autoridades incautaban 4,5 toneladas de cocaína a bordo de un buque de bandera togolesa procedente de Venezuela, en las costas de Vigo (Galicia). Tres días antes, media tonelada de cocaína escondida en un contenedor que transportaba madera procedente de Paraguay también era incautada en el puerto de Barcelona, llevando a más de diez toneladas el total de las incautaciones de cocaína en España solo en abril. En otros países europeos, las cifras de incautaciones de cocaína revelan un incremento significativo del tráfico antes del confinamiento, seguido por una disminución sustancial durante los meses de abril y mayo. Eso no necesariamente significa que la demanda se redujo de manera significante durante las cuarentenas, pero lo cierto es que el tráfico tampoco se paralizó. El 28 de febrero, la policía aduanera francesa incauta la cantidad récord de 3,3 toneladas de cocaína procedente de Costa Rica después de haber transitado por Italia. Un mes después, se incautan esta vez 291kg de cocaína escondidos en un contenedor de cereales en el puerto de Fos-sur-Mer (cerca de Marsella). El buque había transitado por diferentes países antes de llegar a su destino final, lo que significa que había salido antes del confinamiento de Suramérica. A finales de marzo, las autoridades francesas y brasileñas también incautaron 776 kg de cocaína escondidos en un cargamento de madera en el puerto brasilero de Paranagua. Y el 5 de abril, cincuenta kilos adicionales estaban incautados en el puerto de Saint-Nazaire, dentro de un contenedor proveniente de las Antillas. En Bélgica, la tendencia parece haber sido la misma. El 16 de marzo de 2020, 359 kg fueron incautados en el aeropuerto de Bruselas dentro de los equipajes de sujetos procedentes de República Dominicana, apenas unos días antes del cierre del aeropuerto para los vuelos de pasajeros. Y entre el 27 y el 30 de marzo, las autoridades incautaron 1,6 toneladas de cocaína en el puerto de Amberes (Antwerp). Según las autoridades, ese aumento repentino de las incautaciones de cocaína se debe a que los traficantes anticiparon las restricciones a la movilidad y quisieron enviar grandes cantidades de estupefacientes antes del inicio de los confinamientos en países productores como Colombia. Dicho eso, el 24 de abril, cuatro toneladas eran incautadas en una bodega del mismo puerto belga dentro de un contenedor de pescado, evidenciando que el tráfico no había parado por completo y que el comercio de alimentos, uno de los pocos que siguió autorizado durante el confinamiento, fue utilizado por los narcotraficantes para enviar su mercancía. Según algunas autoridades locales, los narcotraficantes aprovecharon además los pocos controles para seguir traficando. De acuerdo con fuentes de policía aduanera, las inspecciones de contenedores en los puertos y aeropuertos disminuyeron por la falta de personal y las medidas de seguridad adicionales que requería cada inspección, lo que explicaría parte de la reducción en las cifras de incautaciones de cocaína en Europa. Es decir, la reducción en el registro de incautaciones de estupefacientes se debería más bien a una disminución de los operativos de control durante el confinamiento, que a una disminución del tráfico mismo.

En Colombia, sin embargo, las autoridades afirman que, con cuarentena o sin cuarentena, la lucha antidroga siguió, refutando así la tesis de que la fuerza pública hubiera dejado de proceder a esas inspecciones con la excusa de que le asignaron otras tareas, como repartir medicamentos y mercados a poblaciones de zonas remotas, o vigilar las restricciones a la movilidad. Así señalan que, si bien es cierto que más de 30.000 policías están en las calles en acción de prevención del COVID 19**,** más de 29.000 militares están también apoyando a la Policía en el cierre y control de las fronteras, más de 800 puestos de control entre policiales y militares han sido desplegados en las vías del país y se han erradicado más de 2.000 hectáreas de coca durante el mes de abril de 2020.

Ahora bien, aunque no tenemos los datos del total de los controles efectuados por las fuerzas de seguridad colombianas durante la pandemia, las cifras disponibles evidencian que se registraron menos incautaciones de estupefacientes durante los meses de abril y mayo de 2020 que durante los dos meses anteriores. Lo que nos lleva a plantear la siguiente pregunta: ¿Hasta qué punto tiene realmente que ver esa disminución con una disminución de la capacidad de control y vigilancia del narcotráfico por parte de las autoridades colombianas? ¿No podría ser también que, en realidad, el tráfico sí disminuyó y que, por lo tanto, no se necesitó realizar tantos controles o los controles efectuados no dieron tantos resultados positivos?

Sin embargo, si los controles hubieran disminuido o sido más ineficientes, la droga habría seguido llegando al mismo ritmo en los países consumidores y de allí, su precio de venta al consumidor se habría mantenido al mismo nivel. No obstante, estudios revelan que el precio de la cocaína en las calles estadunidenses y europeas aumentó de 20 a 50 % durante la cuarentena. Y eso, no tanto por unas afectaciones a las redes de distribución, en la medida en que, y al parecer, los narcotraficantes encontraron otras formas de hacer llegar la mercancía a los consumidores a través de la web y envíos a domicilio. Algunos van inclusive más allá y cuestionan la idea de que la pandemia de COVID 19 hubiera causado cierta disrupción en la cadena de suministro de cocaína, o por lo menos, generado dificultades logísticas para hacer llegar la droga a su destino. Según ellos, el aumento en los precios de venta al final de la cadena se debería más bien a una manipulación de los precios mediante una estrategia de retención de la mercancía, para reducir artificialmente la oferta y generar cierta escasez, y así subir los precios.

Conclusión, aunque la producción y el tráfico de cocaína no pararon durante el confinamiento, el aumento de los precios en los mercados europeos y estadunidenses confirmaría que la pandemia del COVID 19 limitó en cierta medida los envíos de cocaína procedentes de Colombia a los países consumidores, ya sea por la disminución del comercio internacional y las complicaciones en colar la droga en contenedores, por temor o por prudencia de los narcotraficantes ante los riesgos adicionales, o por estrategia mercantil.

Tráfico de minerales

Al igual que en la lucha contra el narcotráfico, las operaciones contra la minería ilegal no pararon durante la cuarentena en Colombia. Según fuentes en el terreno, las minas de oro nunca dejaron de extraer minerales. Cabe decir que, para los países productores de este metal precioso como para las empresas mineras auríferas y los pequeños mineros y mineros artesanales, lo que podría ser la peor crisis económica desde hace 90 años podría también y paradójicamente resultar en una oportunidad. En países como Colombia, la situación actual sería inclusive aún más beneficiosa para los mineros de subsistencia y pequeños mineros, debido al efecto de doble palanca que representa el incremento del precio del oro en los mercados internacionales a sus más altos niveles desde 2012, combinado con la alta valorización del dólar frente a las monedas locales en el último año. A título de ejemplo, un pequeño minero que hace seis meses ganaba aproximadamente 1 200 000 de pesos por la venta de 10 gramos de oro, recibe ahora 2 000 000 pesos por la misma cantidad, o sea un aumento de más del 70 %.

Tal como era previsible, ese incentivo no pasó desapercebido por parte de las mafias y grupos armados ilegales que siempre están atentos a las fluctuaciones de los precios de los productos que tienen en sus portafolios de actividades criminales, y a la razón entre el riesgo y el beneficio.

Ahora bien, si, por un lado, la crisis del coronavirus parece haber abierto una gran ventana de oportunidad para los productores de oro, por el otro, ha complicado también la posibilidad de vender la mercancía en los mercados legales y sobre todo ilegales. En otros términos, la crisis del COVID 19 impactó no tanto la extracción, sino la comercialización del oro. La extracción de oro de las minas siguió a buen ritmo a puertas cerradas. Los barequeros siguieron bateando para conseguir su día a día y poder así sobrevivir y las comercializadoras siguieron comprado oro, aunque las dificultades para movilizarse retrasaron las transacciones en las cadenas de suministro. Con la crisis actual del COVID 19, sin embargo, la mercancía ilegal ya no puede ser sacada tan fácilmente, o sea por correo humano - ya que los vuelos comerciales están cancelados y los migrantes están confinados - ni tampoco por avionetas privadas, lanchas rápidas o barcos pescadores, que, en ausencia de actividad comercial aérea, marítima y terrestre, resultan mucho más fácil de detectar.

Dicho eso, el tráfico no se ha acabado de la noche a la mañana. Los traficantes cuentan con que haya menos controles en los aeropuertos, en particular para aviones cargueros que siguen autorizados para volar. En las regiones remotas del país, tampoco todas las embarcaciones fluviales permanecen inmovilizadas. Esa movilidad (o su prohibición) depende en gran parte también de la voluntad de las autoridades de cerrar o no los ojos ante esos tráficos.

En Venezuela, tanto los traficantes como las autoridades han venido buscando las maneras de vender su oro en los mercados internacionales. Con respecto a los vuelos privados oficiales sospechados desde hace varios años de llevar oro proveniente de las arcas del Banco Central de Venezuela y /o del arco minero, a países europeos y del Medio Oriente, y que terminan enriqueciendo a importantes dignatarios del régimen de Nicolas Maduro, la tarea no se ha vuelto necesariamente imposible. En abril y mayo de este año, según informaciones de sitios especializados en monitoreo de vuelos, se registraron más de cincuenta vuelos entre Venezuela e Irán, el nuevo destino del oro venezolano después de que las ventas a Rusia, Turquía, y a los Emiratos Árabes hayan sido denunciadas.

En cuanto a las vías de contrabando “no oficial”, el reciente anuncio del gobierno Trump de implementar un cerco/ bloqueo naval contra el régimen, podría cerrar las rutas de contrabando por vía marítima hacia el marco Caribe. Por vía aérea, los vuelos que solían salir de las pistas clandestinas ubicadas en los Estados venezolanos de Táchira y Zulia son más fácil de rastrear en ausencia de otros vuelos *chárter* o comerciales en los espacios aéreos. Y por vía terrestre, las múltiples trochas que atraviesan la frontera colombo-venezolana siguen siendo difíciles de controlar, pero el confinamiento ha restringido la llegada de migrantes, y cualquier persona que logre cruzar la frontera y llegar a los principales centros de compra venta de oro por el lado colombiano de la frontera es potencialmente más fácil de rastrear y controlar.

Ahora bien, las fronteras sur y este de Venezuela siguen siendo porosas, y no podría descartarse que parte del tráfico de oro se haya mudado hacia Guyana y hacia Surinam, donde las capacidades de control por parte de las autoridades de esos países son limitadas. No existen cifras al respecto, pero existen sospechas de que el oro de origen ilegal y criminal en proveniencia de Venezuela (y de Colombia) podría seguir siendo de alguna manera fundido en las refinadoras de oro que están funcionando allí.

¿Oportunidad de oro para el tráfico de minerales o antídoto inesperado al tráfico de oro en la región? Aún es un poco prematuro para saber cuál será el impacto a mediano y largo plazo del COVID 19 sobre el tráfico de oro.

Tráfico de madera

En varios países de América latina (Brasil, Colombia, Ecuador, Honduras, Perú), se reportaron aumentos significativos de la tala ilegal de madera durante el confinamiento. Las mafias aprovecharon la cuarentena para tumbar más bosques dicen las autoridades. Sin embargo, no está del todo claro lo que hizo que se abriera esa nueva ventana de oportunidad. Algunos consideran que fue por la falta de controles en las regiones remotas boscosas, pero otros no están del todo convencidos por esa explicación. Además, ese aumento de la tala ilegal de madera hubiera debido lógicamente traducirse en un aumento del tráfico de especies maderables en los países mencionados.

En el caso de Colombia, sin embargo, no se reflejó en una aumento del tráfico de madera durante la cuarentena. Es más, no solo las cifras de incautaciones de madera ilegal no registraron ningún incremento, sino que, al contrario, el número de incautaciones disminuyó sensiblemente y el volumen de madera ilegal incautada fue dividido por cuatro. En los departamentos de la cuenca amazónica colombiana - Amazonas, Caquetá, Putumayo, Meta, Guaviare - como en Antioquia, Chocó, o Norte de Santander, la tala y el comercio ilegal de madera se habían disparado en los últimos años. ¿Cómo explicar entonces esta aparente contradicción o reciente desconexión entre la tala ilegal y el tráfico de madera en Colombia? ¿Será que la madera esta guardada a la espera de poder moverla nuevamente a través de rutas de contrabando? ¿O será más bien que por alguna razón - mayor corrupción, menos controles - fue más fácil legalizarla, al introducirla en la cadena legal de suministro durante ese periodo de cuarentena?

Un riguroso monitoreo de ese tráfico una vez se levanten las restricciones a la movilidad y se reabren las fronteras debería permitirnos averiguar qué pasó con toda esa madera talada ilegalmente durante el confinamiento. La crisis también nos recuerda que se requiere con mayor urgencia más transparencia y una verdadera debida diligencia en la cadena de suministro de madera en Colombia.

Tráfico de fauna silvestre y pesca ilegal

Que en Colombia, el coronavirus haya también tenido un impacto significativo en el tráfico de fauna silvestre, no es muy sorprendente. Especialmente en lo que, al contrario de otros países, el contrabando de fauna silvestre no corresponde tanto a la venta de pieles de felinos o partes de animales muertos para la medicina tradicional asiática que se esconden fácilmente en los contenedores marítimos u aéreos, sino que se trata en su gran mayoría de animales como las ranas venenosas exóticas, tortugas u los reptiles. Por lo tanto, es entendible que el cierre de fronteras y sobre todo la cancelación de los vuelos comerciales impidieron que los traficantes lleven esos pequeños animales vivos dentro de sus equipajes. De hecho, en abril y mayo de este año, no se registró ninguna incautación de fauna silvestre en los aeropuertos colombianos.

Eso no significa necesariamente que las capturas de animales silvestres durante la cuarentena hayan disminuido sustancialmente. Puede ser también que, ante la dificultad para mover envíos, los traficantes estén a la espera de la reapertura de las fronteras. Dicho eso, a diferencia de otros tipos de mercancías objeto de tráfico, esos animales mueren si no están cuidados, de tal manera que mantenerlos vivos representa un costo adicional para los traficantes.

Ahora bien, toca distinguir entre dos tipos de tráfico. El de alto valor, representado por esos animales exóticos que se venden en los mercados internacionales, por un lado, y el tráfico de carne y huevos de animales silvestres para consumo interno, por el otro. En Colombia, las cifras muestran que, al igual que en otros países del mundo, el tráfico interno de animales para consumo no disminuyó tanto como el tráfico internacional. Una de las explicaciones a esa tendencia es que ese tráfico interno de bajo valor responde en parte a la desesperación de la gente para sobrevivir. La pandemia actual agravó la situación de miles y miles de personas que se quedaron sin trabajo, obligándolos a buscar cualquier medio de sobrevivencia.

En países como Colombia, otra explicación a ese tráfico interno para consumo, especialmente con relación el tráfico de iguanas, tortugas y sus huevos, tendría que ver con el consumo tradicional de esos alimentos durante la Semana Santa que coincidió con el periodo de confinamiento, aunque, no hubo tantas incautaciones de esos animales, y por lo tanto, no hubo. al parecer, tanto consumo de esos animales durante Semana Santa en comparación con años anteriores.

¿Se mantendrá esa disminución del tráfico de fauna silvestre de manera duradera después de la crisis del COVID 19, en particular después de los anuncios de un país como China de restringir el consumo y el tráfico de animales silvestres? No está nada seguro, y aun menos en países de América latina como Colombia en donde a diferencia de Asia y de África, no hay presencia de pangolineses y rinocerontes y casi no se registra tráfico de marfil.

Un indicador para la región podría ser la pesca ilegal de tiburones por sus aletas. A inicios de mayo de este ano, las autoridades de Hong Kong hallaron 26 toneladas de aletas de tiburón dentro de dos contenedores procedentes de Ecuador, y existen sospechas de que parte de las mercancías hubiera sido contrabandeada desde las costas Sur Occidentales de Colombia.

En Colombia, las incautaciones de pesca ilegal también disminuyeron durante la cuarentena, aunque no tanto para los peces de rio, especialmente en los ríos amazónicos. Dicho eso, es posible que, aquí también, las lógicas de sobrevivencia de las poblaciones locales y Semana Santa hayan distorsionado un poco las cifras.

Tráfico de humanos/ migrantes indocumentados

Durante los tres primeros meses de 2020, más de 60 migrantes ilegales fueron arrestados por la Armada colombiana cerca de la frontera con Panamá. Pero desde el inicio de la cuarentena, no se registró ningún arresto. De hecho, tampoco durante las tres primeras semanas de marzo antes de la entrada en vigor del confinamiento en Colombia, el 26 de marzo de 2020. Los traficantes están acostumbrados en evitar controles y restricciones, pero es posible que los migrantes que buscaban cruzar el Istmo centroamericano y emigrar hasta los EE.UU. hayan preferido no arriesgarse y aplazar sus viajes ante el cierre de las fronteras, las restricciones a la movilidad, y la militarización de la frontera México-USA. Aunque aquí tampoco está muy claro si, al contrario, disminuyeron los controles fronterizos por falta de personal, como se ha reportado en varios casos. Puede ser también que muchos de los migrantes que provenían de Venezuela o de Ecuador o inclusive de otros piases no pudieron o decidieron no entrar a Colombia. Puede ser finalmente que los traficantes decidieron quedarse en casa para no contagiarse del coronavirus y así proteger a sus familias.

A manera de conclusión

Al comparar los dos meses anteriores al inicio del confinamiento en Colombia (26 de enero -25 de marzo) con los dos primeros de la cuarentena (26 de marzo - 25 de mayo) encontramos una disminución significativa de la mayoría de los tráficos ilícitos en Colombia, y eso por tres razones principales: a) al generar una fuerte caída del comercio internacional, el COVID 19 dificultó las posibilidades de enviar las mercancías ilícitas a través de las cadenas de suministros tradicionales; b) por temor o por prudencia ante los riesgos adicionales, las organizaciones criminales guardaron su mercancía a la espera de mejores tiempos y limitaron sus encomiendas; c) por estrategia mercantil, algunas de ellas aprovecharon la crisis actual para generar escasez artificialmente y así incrementar los precios de sus productos.

Dicho eso, esas conclusiones preliminares no son definitivas y aún es muy temprano para medir cuál será el impacto a mediano y largo plazo del COVID 19 sobre el crimen organizado, al igual que en la sociedad en general. No obstante, los primeros datos registrados a raíz del aflojamiento de las normas del confinamiento a finales de mayo (como por ejemplo la incautación récord de cinco toneladas de cocaína el 9 de junio en el puerto de Buenaventura) sugieren que la tendencia actual podría ser no más que una simple pausa. Todo dependerá también de la evolución de la pandemia y de un posible retorno a restricciones severas a la movilidad. De allí la necesidad de seguir monitoreando esos tráficos en los meses que vienen para precisar y complementar el presente análisis.

Lo cierto es que, aunque la crisis tomó a todo el mundo por sorpresa, los grupos criminales organizados demostraron una vez más, si aún era necesario, su gran capacidad de reactividad y adaptación. Como en cualquier crisis, unos perderán y otros se beneficiarán. Mas allá de los aspectos contables y cuantitativos, la crisis actual también parece confirmar la voluntad de las organizaciones criminales de fortalecer su control sobre ciertas comunidades y sociedades, y de aprovechar la situación para invertir en negocios lícitos fallidos. Recordémonos que para que el lobo se vuelve pastor, de nade le sirve una economía en ruinas y unas olas descontroladas de violencia.