

ORGANIZACIONES CRIMINALES EN BRASIL: PRINCIPALES RUTAS Y FUENTES DE FINANCIACIÓN CON ENFOQUE EN RÍO DE JANEIRO*

Coronel (Bra) Paulo Cezar Crocetti

* Este capítulo de libro resultado de investigación es producto del proyecto titulado “Crimen Organizado Transnacional y Conflictos Ambientales en AL” del Centro Regional de Estudios Estratégicos en Seguridad (CREES), que hace parte de la línea de investigación “Estrategia, geopolítica y seguridad hemisférica”, del grupo de investigación “Masa Crítica”, reconocido y categorizado en (B) por Colciencias, registrado con el código COL0123247, adscrito y financiado por la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”, Colombia.

Introducción

No hay cifras oficiales sobre el número de grupos criminales en Brasil, pero los expertos en seguridad pública creen que el país tiene unos 30 grupos criminales poderosos que operan dentro y fuera de las cárceles. Para la Coordinación Nacional de la Pastoral Carcelaria este número está subestimado.

Los informes de los comités parlamentarios de investigación (CPI) permiten la identificación y el mapeo, basados en cruces de datos de los servicios de inteligencia de la Policía Federal y los departamentos de seguridad pública del departamento, de que hay al menos 83 organizaciones de presos en Brasil, la mayoría de ellas con actuación departamental y local.

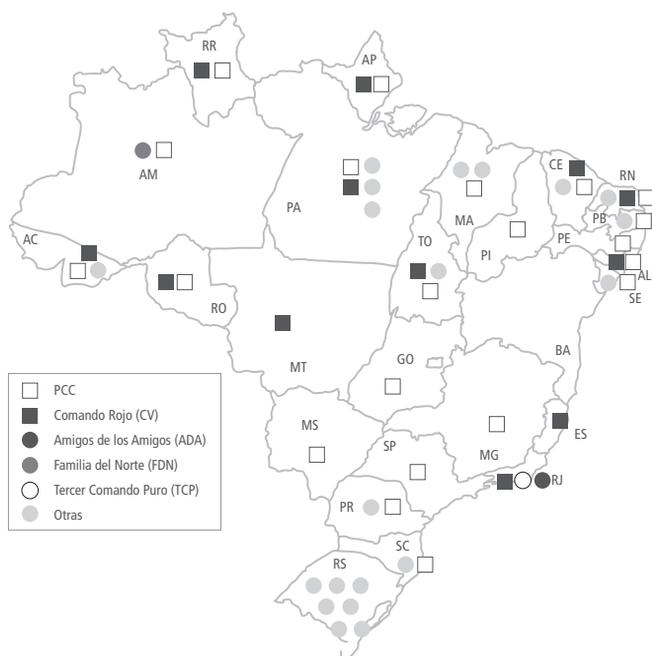
Las Organizaciones Criminales (ORCRIM) son responsables de la gran mayoría de los crímenes violentos en el país y tienen una gran capacidad para contrarrestar las acciones del estado. El tráfico de drogas es una de las actividades de las ORCRIM, que se puede dividir en dos modalidades con una distinción relativa entre ellas: la venta de drogas a los consumidores en el país y la ruta internacional de tráfico, dirigida principalmente a Europa. Además del tráfico de drogas, parece que las ORCRIM obtienen recursos de otras actividades criminales afectando personas y empresas.

Es común utilizar abreviaturas o acrónimos de identificación de facciones. Algunas tienen una jerarquía organizada, pero otras están desorganizadas y son de poca influencia, por lo cual se extinguen automáticamente en poco tiempo. Sin embargo, todas tienen alta responsabilidad

en los índices de inseguridad según encuestas de las organizaciones de estado y las no gubernamentales. Entre esas facciones, se destaca el Comando Rojo (Comando Vermelho - CV), una facción criminal ‘Carioca’⁴, la primera identificada en Brasil, que opera en Río de Janeiro y otros 12 departamentos. El “Primer Comando de la Capital” (PCC), la facción del Departamento de São Paulo es el único con representación en casi todas las regiones de la federación. Otra facción surgió en el norte del país y ganó importancia por su control en su área, la Familia del Norte (FDN).

Otro punto clave en las acciones de ORCRIM es la expansión de sus actividades, tanto en los países vecinos de América del Sur como en los vínculos con los principales cárteles de la droga en el mundo, que operan en países de América del Norte, Europa y Oceanía.

Figura 1. Localización de facciones por departamento



Fuente: Infográfico Gazeta do Povo. Adaptación del autor.

4 Carioca – término que hace referencia a las personas nacidas en la ciudad del Río de Janeiro.

Las ORCRIM tienen vínculos con el narcotráfico internacional. El PCC controla predominantemente el tráfico de marihuana producida en Paraguay y parte de la cocaína andina de Bolivia y Paraguay. El CV, a través de su alianza con la Familia del Norte (FDN), tiene acceso al skunk⁵, a la cocaína colombiana y peruana a través de la Ruta Solimões y también mantiene contacto con los traficantes que traen drogas de Bolivia y Paraguay. También es importante mencionar que esa ORCRIM tiene alianzas con varias facciones criminales en todo el país, mejorando sus capacidades. Por lo tanto, la transnacionalización del crimen organizado es una realidad para combatir por medio de acciones de todos los países involucrados.

La variación en el valor de los gramos de cocaína, marihuana paraguaya y marihuana skunk entre la compra y venta al consumidor final en Brasil es muy variable. Depende del país de compra de la droga, el volumen comprado, el número de intermediarios, el modo de transporte utilizado, la existencia del laboratorio de refinación de base de cocaína (PBC), el departamento, el lugar de venta de la droga dentro del municipio, la pureza y varios otros componentes.

Río de Janeiro es el departamento con el mayor valor final de la droga y el mayor consumo per cápita en Brasil. Por eso se encuentran tres grandes Organizaciones Criminales en su territorio. El Comando Rojo (CV), el Tercero Comando de la Capital (TCP) y los Amigos dos Amigos (ADA). Existen algunas milicias constituidas de expolicías y bomberos que, en el principio, tenían la intención de protección de las comunidades de las facciones criminales, pero hoy, actúan casi de la misma manera que las ORCRIM.

La mayoría de los jefes de esas ORCRIM ya están bajo arresto, pero aún conservan el control de las acciones de tráfico. Uno de los factores responsables de la inseguridad es el sistema penitenciario, pero hay otros. La creación de nuevas cárceles no resolverá la aparición ni impedirá el fortalecimiento de las facciones criminales en el país.

5 Skunk - una de las variedades de marihuana más conocidas y cultivadas del mundo entero. Es un cruce híbrido de dos Landraces (Variedades puras) Sativas, la Columbian Gold y la Acapulco Gold y una landrace Indica Afgana

La necesidad de controlar el territorio, los puntos de venta de drogas y las rutas principales refleja el deseo de la facción de permanecer fuertemente armados y, como consecuencia, generar delitos relacionados para alimentar financieramente al sistema, como los que afectan a las personas y las empresas. El robo de vehículos, teléfonos celulares, camiones, cajeros automáticos, comercio ilegal de cigarrillos y robo de combustible; se encuentran entre los delitos que más afectan la seguridad de la población de Río de Janeiro.

A continuación, se presentarán las características de las principales organizaciones criminales en Brasil, destacando aquellas que operan en el departamento de Río de Janeiro, las principales rutas y medios para obtener recursos, las vulnerabilidades de la Seguridad Pública en el Combate y algunas acciones conjuntas necesarias para enfrentar las organizaciones transnacionales.

1. Facciones Criminales

a. Comando Rojo (Comando Vermelho - CV)

Surgió en la prisión “Cândido Mendes” en Isla Grande, Angra de los Reyes, Río de Janeiro, con el lema “Paz, Justicia y Libertad”. La Falange Roja es el resultado de la coexistencia de delincuentes y prisioneros enmarcados en la Ley de Seguridad Nacional, que incluía desde personas comunes opuestas al régimen militar hasta secuestradores y ladrones de bancos. El CV descendió de la Falange Roja, creada por Rogério Lemgruber en la década de 1970 y es considerada la segunda facción criminal más grande del país.

Es una facción desorganizada, extremadamente violenta y guerrera. Organizaciones y académicos que han realizado estudios sobre el sistema penitenciario afirman que el CV y el PCC incluso han tenido una alianza que habría aliviado la tensión dentro de las cárceles. Sin embargo, este ‘acuerdo de caballeros’ se rompió, sin saber con certeza el motivo de la ruptura.

La facción comenzó con el robo de bancos, el secuestro de empresarios y personalidades, pero a lo largo de los años el grupo se ha centrado en el tráfico de drogas y el robo de carga, con un fuerte desempeño en el departamento de Río, además de los otros grupos, tiene como primera regla ‘respeto por el compañero’.

Durante los años 80 los primeros presos forajidos de Isla Grande empezaron a llevar adelante asaltos a bancos, empresas y joyerías, ya no sólo en Río de Janeiro. La organización se expandió hasta São Paulo y a distintos puntos del país, conformándose como el principal interlocutor de los traficantes colombianos en Brasil (UNODC, 2018).

Una de las primeras medidas del CV fue el establecimiento de la ‘caja común’ que se nutría de los ingresos generados por las actividades criminales de quiénes estaban en libertad y servía para financiar fugas, así como también para mejorar las condiciones de vida en los presidios y de las familias de los que estaban encarcelados, contribuyendo a fortalecer la autoridad y el respeto que inspiraba el CV en los detenidos. Asimismo, desde su establecimiento, los líderes del grupo conformado en la prisión determinaron que no habría más asaltos, ni violaciones, ni muertes por causas banales, como reglas básicas de convivencia al interior de las cárceles (Oliveira, 2016) y (Sampó 2019).

En 1990, alrededor del 90% de los barrios marginales de Río pertenecían a esta facción criminal. El CV financió escuelas de samba y campañas políticas. La organización dejó de estar centrada en los asaltos para dedicarse casi exclusivamente al tráfico de drogas, que manejaba de forma monopólica en Río de Janeiro, acuartelado en las favelas (Gurgel de Oliveira, 2013). En esos espacios territoriales, comenzó a ganar legitimidad y apoyo valiéndose de prácticas similares a las que utilizaban en la prisión, proporcionando apoyo a los habitantes, apoyo que el Estado no era capaz de brindar (Sampó, 2019).

En consecuencia, se construyó un orden alternativo, con reglas propias, donde la organización criminal se encargaba de proveer los servicios más elementales, como la seguridad y la protección, pero también la distribución de bombonas de gas, alimentos y hasta medicamentos. Como resultado, el dominio de ese territorio fue legitimado por sus

habitantes, permitiendo la reproducción del mando establecido (Sampó, 2019).

Pero el dominio de Río de Janeiro está amenazado por ex miembros de la facción que fundaron la facción Tercer Comando Puro (TCP) y Amigos de Amigos (ADA).

b. Primer Comando Capital (PCC)

Conocida popularmente como el PCC, la facción criminal de São Paulo comenzó en la tarde del 31 de agosto de 1993, durante un partido de fútbol en la “Casa de Custodia de Pinheirão” en la cual los participantes cuestionaban las condiciones de los prisioneros trasladados:

“Había 8 prisioneros, trasladados desde la capital por razones disciplinarias, para quedarse en Taubaté, hasta ahora temidos por la clase de la prisión”. Los detenidos pasaron 23 horas ininterrumpidas dentro de la celda. Los ocho estaban siendo castigados por mala conducta en la antigua prisión y por venir de Sao Paulo, el equipo se llamaba Comando Capital”. (Souza, 2006, sp)

Es una fraternidad de prisioneros con un solo propósito: evitar la repetición de eventos como la ‘masacre de Carandiru’, como se conoció la rebelión en el pabellón 9 de la extinta Casa de Detención de Carandiru el 2 de octubre de 1992. Al crear una jerarquía entre los presos, sería posible combatir el maltrato y exigir mejores condiciones a los prisioneros estatales y prevenir conflictos internos.

La facción es considerada por muchos como la más peligrosa del país y su nombre fue validado en una publicación del periódico “Folha de São Paulo”, que el 25 de mayo de 1997, citó por primera vez el título Primer Comando de la Capital, validando así el nombre por el cual se conocería el grupo.

Hoy, comandados por prisioneros y fugitivos, especialmente en el departamento de São Paulo. En los primeros años ya tenía 8.000 miembros, ya para 2006 contaba con 120.000 miembros solo en las cárceles. Se estima que la facción tiene 130.000 miembros actualmente. Este aumento significativo se produjo porque pertenecer al PCC ha dado un nivel completamente nuevo al mundo criminal.

Desde su inicio, la facción ha realizado cobro de cuotas mensuales a sus ‘asociados’ y ha desarrollado un sistema de apoyo a prisioneros con abogados y apoyo financiero para sus familias:

[Como] si se tratara de una empresa, el PCC sería hoy el decimosexto más grande del país, por delante de gigantes como el fabricante de automóviles Volkswagen. Es un imperio corporativo en el que los productos son drogas ilícitas. Los clientes son drogadictos. Los proveedores son delincuentes paraguayos, bolivianos y colombianos. Los métodos son asesinato, extorsión, soborno y lavado de dinero. Las áreas de diversificación son los robos a bancos, el robo de carga y el tráfico de armas. Solo al vender drogas para consumo en el territorio nacional, la organización alcanza ingresos anuales de alrededor de 20.300 millones de reales, sin incluir los ingresos por robo de carga y robo a bancos. (Coutinho, 2016)

El grupo criminal se presenta en todo el sistema penitenciario e impone reglas de conducta a los detenidos, como la prohibición del uso de crack en las cárceles y el asesinato por deudas de drogas. En 2001 fue creado el Estatuto del PCC que registra todas esas reglas. El documento tiene 16 elementos que prevén los principios de la organización, establece sus códigos, crean su propio lenguaje, actúa en los funcionarios de prisiones, jueces, policías, fiscales, abogados y periodistas.

Las reglas habrían reducido las tasas de mortalidad en las cárceles. Eso es lo que dice el propio PCC y fue afirmado, también, por el profesor Graham Willis de la Universidad de Cambridge y también autor de *The Killing Consensus*.

El PCC logró la hegemonía del narcotráfico y el tráfico de armas en la frontera paraguaya después del asesinato de Jorge Rafaat⁶ en 2016, convirtiéndose así en el NARCOSUR, el primer cartel internacional de drogas de Brasil.

El grupo ha tenido el narcotráfico como uno de sus principales negocios desde su fundación y con una práctica comercial basada en modelos de negocios, se puede afirmar que eso es el buque insignia del PCC.

6 Jorge Rafaat - poderoso narcotraficante para la Policía Federal de Brasil, al que nunca se le pudieron probar vínculos con las drogas en Paraguay, por lo que andaba libremente en ese país, pese a que había indicios contundentes en su contra.

Según la revista “Veja”, la organización controla más de la mitad del comercio de narcóticos en Brasil y alcanza ingresos anuales aproximados de 5.000 millones de dólares, excluyendo los ingresos por robo de carga y robo a bancos. En 2015, se explotaron y robaron unos 3.000 cajeros automáticos en el país. Se sospecha que el PCC está detrás de al menos un tercio de los ataques.

La encuesta de la revista señala que el dinero de los narcotraficantes del PCC, como se ha dicho antes, está destinado a sobornos (para pagar policías, jueces y políticos), patrocinar ejecuciones y remunerar a todos los afiliados que operan en esta “rama” de la facción. Una parte considerable de las ganancias de la facción se usa en operaciones de lavado de dinero y compañías fantasmas, para ocultar el origen del dinero al gobierno. Los costos pueden ser altos, pero el margen de beneficio del tráfico es inmejorable. La diferencia de precio entre 1 kilogramo de cocaína en Bolivia y 1 kilogramo de droga en Brasil es del 1.500%.

c. Familia del Norte (FDN)

FDN, nombrada por la Policía Federal (PF) como la tercera facción más grande del país, disputa el control del tráfico de drogas en la región amazónica y domina la ruta en el Río Solimões, que abastece al norte y noreste de cocaína desde Perú y Colombia.

Es el resultado de la unión de dos traficantes, Gelson Lima Carnaúba, alias el ‘Gê’, y José Roberto Barbosa, alias el ‘Zé Roberto’ de Compensa⁷ que, después de cumplir una condena en las cárceles federales, regresaron a Manaus en 2006, decididos a estructurarse como una facción criminal.

En 2015, una operación atrapó a un grupo que movía millones mensuales con el dominio de la “Ruta de Solimões”, utilizada para llevar la cocaína producida en Bolivia y Perú a través de ríos en la región amazónica. La operación llamada La Muralla identificó el FDN y que, según las investigaciones, se había aliado con el Comando Rojo (CV).

7 Compensa – Barrio de la ciudad de Manaus

Aunque existe una relación de alianza entre estas facciones, la FDN nunca acordó estar subordinada a ninguna otra organización. Aún en la investigación de La Muralla, los investigadores notaron que el PCC estaba ‘bautizando’ a los delincuentes amazónicos para aumentar su presencia en el departamento. Esta acción disgustó al FDN, el cual ordenó la muerte de tres traficantes vinculados a la facción de São Paulo.

En 2016, el PCC organizó disturbios en las cárceles de Roraima y Rondônia, que mostraron la intención de expandir sus operaciones en el norte del país y evitar las acciones de la facción CV en la región amazónica, causando una guerra entre facciones y 18 muertes en las cárceles de ambos departamentos, incluidos los líderes de las dos facciones. Eso fortaleció la FDN.

En 2017, una gran rebelión en la prisión de Manaus resultó en un alto número de muertes y especialmente decapitaciones. Los investigadores creen que los miembros del CV le han pedido al FDN que ejecute a los miembros del PCC en Manaus. Esta masacre fue el resultado de la confrontación entre una facción internacional, el PCC y una local, la FDN. Pero la asociación entre el CV y la FDN terminó en 2018 y, según el Fiscal de Amazonas, las facciones siguen en guerra permanente en el departamento.

Los funcionarios encargados de hacer cumplir la ley de Amazonas están investigando si el fin de una alianza entre las organizaciones criminales de la FDN y el CV está relacionada con la masacre que dejó 55 muertos en cuatro prisiones del departamento de Amazonas en mayo de 2019. Las ejecuciones supuestamente fueron causadas por una grieta interna entre dos alas del FDN. Al mismo tiempo, la FDN y el CV disputan puntos de venta de drogas en la ciudad de Manaus y el interior del departamento, así como uno de los mayores puntos de entrada de cocaína en el país.

La inteligencia del gobierno no ha detectado la posibilidad de que la confrontación pueda migrar de las cárceles a las calles o tener lugar en otros departamentos. El actual ministro de Justicia y Seguridad, Sergio Moro, aseguró que una lucha de facciones podría ocurrir en cualquier parte del mundo, aunque no debería ser así.

Se infiere, por lo tanto, que el FDN, como facción regional, buscó aliarse con las organizaciones criminales más grandes del país sin estar bajo sus órdenes, para asegurar las rutas y el lucrativo comercio de drogas de la región amazónica, donde se mantiene activo y actualmente sin alianzas aparentes.

d. Tercer Comando Puro (TCP)

El Tercer Comando Puro es uno de los grupos criminales más poderosos del departamento de Río de Janeiro. Surgió de las divisiones al interior de la pandilla carcelaria CV a mediados de los ochenta. El TCP no es tan dominante como su rival, el CV, pero hoy domina más territorios que la facción Amigos de los Amigos (ADA), también de Río de Janeiro. El grupo ha mantenido presencia en el norte y el occidente de la ciudad, y forja nuevas alianzas para expandir su control territorial.

Conformado en 2002, tiene sus raíces en el desaparecido Tercer Comando. A mediados de los ochenta aprovechando el rápido crecimiento del mercado de drogas en Brasil, miembros ambiciosos del CV se separaron para formar ese grupo aparte y hacer del comercio de drogas un negocio más rentable y eficiente.

Durante la mayor parte de los noventa, el Tercer Comando y CV fueron los actores criminales dominantes en Río de Janeiro. Las facciones luchaban entre sí por el control del tráfico de drogas y las redes de extorsión por toda la ciudad. Expertos señalan que la división surgió por un vacío de poder en el CV, que en ese momento estaba liderado por una generación de gánsteres jóvenes y menos prácticos.

A finales de los noventa, el Tercer Comando estableció una alianza con el nuevo grupo recién surgido, conocido como Amigos de los Amigos, también compuesto por exintegrantes del CV. Ese pacto estimuló tensiones que llevaron al colapso del Tercer Comando en los primeros años del nuevo siglo y engrandecieran al jefe, Nei da Conceição Cruz, alias “Facão”, en 2002, a crear su propia organización y declarar la guerra a los dos antiguos aliados.

El grupo continuó siendo un actor relativamente menor hasta septiembre de 2002, cuando los líderes encarcelados del Tercer Comando

fueron aniquilados tras una serie de golpes orquestados por el CV con la ayuda del cofundador de ADA, Celso Luis Rodrigues, alias “Celsinho da Vila Vintem”.

Los miembros restantes del Tercer Comando se unieron a organizaciones más poderosas y juraron lealtad a los Amigos dos Amigos o a Facão, quien aprovechó el incidente para conformar una pandilla a la que denominó “Tercer Comando Puro”.

Desde entonces, el TCP ha dominado el control de las ventas de drogas en el norte y el oeste de Río, con una presencia particularmente fuerte en el barrio Senador Camará, en la Zona Oeste de la ciudad, y en la Isla del Gobernador, la isla más grande de la Bahía de Guanabara, en Río. En los últimos años, el grupo criminal ha expandido sus actividades de narcotráfico y ahora también se dedica a la extorsión de servicios básicos (distribución del agua, gas, energía y televisión por cable) en los vecindarios bajo su control.

En 2018, las autoridades de Río empezaron a investigar los rumores según los cuales el Tercer Comando Puro había formado una alianza con Amigos dos Amigos, creando una nueva facción llamada el Tercer Comando dos Amigos. Según inteligencia de la policía de Río, el jefe de drogas de Amigos dos Amigos, Antônio Bonfim Lopes, alias “Nem”, actualmente en la cárcel, proporcionó armas al nuevo grupo.

También se cree que esta rama del Tercer Comando Puro ha formado una alianza con la organización criminal más grande y mejor organizada de Brasil, PCC, para la logística de las drogas.

e. Amigos de los Amigos (ADA)

Fue fundado en 1998 por los criminales que habían abandonado el CV, Celso Luis Rodrigues, alias “Celsinho da Vila Vintem” y Ernaldo Pinto de Medeiros, alias “UÊ” junto con exsoldados e infantes de marina, policías, expolicías y traficantes de drogas.

El nuevo grupo unió fuerzas con el Tercer Comando, que también había sido fundado por exmiembros disidentes del CV en los años ochenta, con el fin de luchar contra el grupo dominante de tráfico de drogas.

La aparición de ADA causó el estallido de nuevas batallas por el territorio de Río. La organización se ha expandido rápidamente, y llegó a dominar la mayor parte de la zona norte y occidental de Río de Janeiro. Le quitó la crucial favela Rocinha, la más grande de Río de Janeiro, al CV en 2004, y se mantuvo sin oposición hasta 2011. Se cree que ADA ejerce un significativo poder social en las comunidades que controla, trabajando para ganar el apoyo de la gente a través de volantes, organizando fiestas y proporcionando algunos servicios, mientras que el CV se impone más a través de la violencia.

En los últimos años, ADA posee el control en Rocinha, aunque su poder allí ha sido disputado desde la captura del jefe Antonio Francisco Bonfim Lopes, alias “Nem”, en 2011.

2. Las rutas de las facciones criminales

Las principales rutas de los crímenes transnacionales inician en rutas fluviales o aéreas. Después de la entrada en territorio brasileño, los productos son trasladados hacia el interior del país, en su mayor parte, por medio terrestre. A continuación, se hará una explicación sobre las rutas:

a. La ruta fluvial

Las organizaciones criminales transnacionales empiezan sus trabajos de ingresar la droga al país por medio fluvial. Utilizan pequeñas embarcaciones conducidas por personas de bajos recursos que arriesgan su libertad a cambio de una cuantía de dinero. Ese transporte, normalmente, es realizado por la noche con apoyo de otras pequeñas embarcaciones que van adelante para asegurar que no haya fiscalización en el trayecto.

En la ruta Solimões, por ser una triple frontera, los conductores cambian el lado del río de acuerdo con la presencia o no de autoridades de fiscalización y utilizan embarcaciones con motores de gran velocidad, que dificulta el alcance de las autoridades.

En Brasil, el Ejército utiliza embarcaciones del tipo ‘Guardian’, que tiene gran velocidad y movilidad. Por lo cual, los resultados de aprehen-

sión son muy eficaces. En la ruta de Paraguay, los criminales utilizan el lago de la hidroeléctrica de ‘Itaipú’⁸ para realizar el transporte de cargas de un país a otro. Algunas veces hacen lo mismo que el Norte, cambiando el lado de la frontera para no ser molestados por la fiscalización de ambos países. En otras ocasiones, esperan en pequeñas islas de la represa por el mejor momento para el transporte.

En la ruta de Bolivia, el transporte se realiza en el río Paraguay, de la misma forma que los otros dos caminos. Después de entrar en territorio brasileño, los productos son transpuestos para vehículos u ocultados en haciendas hasta que se pueda llevar la mercancía al interior del país.

b. La ruta aérea

El movimiento aéreo brasileño ha experimentado un aumento significativo en las últimas dos décadas. Entre 2003 y 2017, el flujo de pasajeros creció aproximadamente un 260%, llegando a 100 millones de pasajeros por año. Eso también posibilita que las ORCRIM intenten utilizar las rutas aéreas para su fin.

El uso del modo aéreo para la realización de actividades ilícitas se puede lograr básicamente de dos maneras: a través de vuelos clandestinos, o sea, fuera del control aéreo, o mediante el uso de vuelos autorizados, donde la acción ilegal se oculta en un vuelo legal, que puede ser comercial o privado.

El espacio aéreo y la plataforma continental adyacente están controlados por el Departamento de Control del Espacio Aéreo (DECEA), subordinado al Comando de la Fuerza Aérea. Como órgano de gestión del Sistema de Control del Espacio Aéreo de Brasil (SISCEAB) tiene bajo su estructura cuatro bases operativas principales, materializadas en los Centros Integrados de Defensa Aérea y Control de Tráfico Aéreo (CINDACTA). Estas son las unidades responsables de control y gestión del espacio aéreo, defensa aérea, información aeronáutica, meteorología aeronáutica, telecomunicaciones aeronáuticas, búsqueda y rescate.

8 Itaipú – Es una Hidroeléctrica binacional con la 2º mayor potencial energética del mundo. Construida en los años 70 por Brasil y Paraguay.

Para el control eficiente del espacio aéreo, hay una superposición de áreas de monitoreo entre las cubiertas de radar. Una de las limitaciones es la identificación de vuelo con el ‘transponder’⁹ apagado, vuelos bajos y vuelo que usa relieve como una forma de enmascaramiento.

La cobertura de radar del país es muy buena, con pocas posibilidades de evasión de aeronaves del control aéreo, especialmente en el caso de aeronaves de ala fija. La mayor posibilidad de vuelo fuera de los controles de radar sería con aeronaves de ala giratoria, que tiene un alcance limitado.

Pero son los vuelos cortos y cercanos al área fronteriza, los que utilizan los criminales para entrar en el espacio aéreo brasileño, a baja altura, y hacer lanzamientos de la carga de productos ilegales al suelo, donde otros integrantes de la pandilla la recogen y, rápidamente, las ocultan. Eso puede ocurrir en haciendas particulares con o sin aeródromos. De ese sitio, los productos son llevados en vehículos hasta un punto elegido para que sean preparados para el transporte o, en algunos casos, directamente para su destino final.

Todos los aeródromos, ya sean de interés público o privado, están bajo la regulación de la Compañía Brasileña de Infraestructura Aeroportuaria (INFRAERO AIRPORT), que está vinculada a la Secretaría de Aviación Civil. El propietario de un aeródromo privado es responsable de su administración, operación, desarrollo y seguridad, siempre que cumpla con la legislación aeronáutica vigente.

Para el mejor estudio de las vulnerabilidades del nivel de seguridad de cada aeródromo, es necesario conocer algunos conceptos básicos y términos de la aviación civil. Pues según la ley brasileña, la clasificación de aeródromos tiene una implicación directa en el nivel de seguridad.

El universo de aeródromos se clasifica observando los siguientes factores: la infraestructura, el tipo de servicio aéreo operado y el número de pasajeros procesados. Todos los aeropuertos tienen factores de vulnera-

9 Transponder o transpondedor - dispositivo electrónico que produce una respuesta cuando se recibe una llamada de radiofrecuencia. Las aeronaves tienen transpondedores para facilitar su identificación en el control del tráfico aéreo. Gracias a estos dispositivos se han desarrollado sistemas anticolidión como un medio de detección de aeronaves en riesgo de chocar unos con otros.

bilidad que cambian de acuerdo con su clase. Los principales aeropuertos del país son de la clase AP-3, en que la inspección de los pasajeros y sus pertenencias es obligatoria. En los vuelos internacionales, el equipaje de salida está bien supervisado lo que limita el tráfico ilícito.

En vuelos comerciales nacionales, la inspección se limita a las personas y el equipaje de los pasajeros y de la tripulación. Hay una inspección de muestra en el equipaje documentado, o incluso, en la mayoría de los casos, ningún tipo de inspección. Los procedimientos demuestran fragilidad en la inspección del equipaje facturado en vuelos nacionales, proporcionando un ambiente muy favorable para el transporte de llegadas ilícitas, o la salida de material a otros departamentos.

Otra vulnerabilidad está en la contratación de personal que trabaja en el proceso de identificación, transporte, embarque y desembarque de equipaje. El control estricto sobre el personal es deficiente, lo que incita a la práctica de actos ilícitos. Actualmente, se inspecciona aproximadamente el 20% de la carga y el equipaje internacionales que llegan a los Terminales de Carga (TECA). Solo la carga de aeronaves destinadas exclusivamente al transporte de carga (cargueros) y equipaje o volúmenes de vuelos de pasajeros de MIAMI se inspecciona 100%.

Los aeropuertos de la clase AP-3, son los más comunes para vuelos nacionales. En esos, la estructura contribuye a la inspección de todos los pasajeros y la tripulación. El equipaje facturado no se inspecciona. Esto representa una gran vulnerabilidad y el material ilícito podría enviarse cómodamente a otros Departamentos de la Federación.

Hubo un gran aumento en el volumen de carga enviada desde esa clase de Aeropuertos, llegando a un aumento del 80% en el caso de Santos Dumont, debido a la diferencia en el valor de la tarifa, que es más barato que en el Aeropuerto GALEÃO. Eso contribuye a debilitar el proceso de inspección, ya que los medios físicos y los empleados involucrados en el proceso no son suficientes.

Los aeropuertos clasificados como AP-0 tienen una gran cantidad de llegadas y salidas, que, junto con su perfil de baja seguridad, hacen de este un aeropuerto muy vulnerable. Para los pasajeros y sus pertenencias, la única estructura de inspección identificada está en la sala de embarque o,

en la mayoría, no hay inspección, lo que permite que el material ilícito sea fácilmente abordado por la terminal de pasajeros. Tampoco el embarque de equipaje y carga se somete a inspección. Las aeronaves que llegan y salen con destinos u origen en el extranjero, deben hacer un aterrizaje obligatorio y realizar procedimientos de aduana en un aeropuerto internacional. Sin embargo, el material inspeccionado es solo el que llevan los propios pasajeros para su inspección, sin verificar la bodega del avión, la cual es otra vulnerabilidad importante.

Los aeródromos privados no tienen ningún tipo de control de embarque por parte de las agencias estatales, y toda su operación es responsabilidad de los propietarios, lo que los hace muy vulnerables a las acciones ilegales. Gran parte de la vulnerabilidad de los aeródromos se define en la propia legislación de aviación civil, que no requiere la inspección del equipaje facturado y la carga doméstica, y la aplicación práctica de la legislación en la inspección es ineficaz y permite el transporte ilícito fácilmente.

Es importante tener en cuenta que un control más eficiente del tráfico de pasajeros y carga requiere tiempo e inversión, es decir, este es un proceso que puede generar mayores costos operativos, posibles demoras y, en consecuencia, menores ganancias. Esto probablemente podría causar una reacción de las compañías involucradas en el proceso.

c. La ruta terrestre

Esa es la principal forma de llevar al interior del país los productos ilegales de las organizaciones delincuenciales transnacionales en Brasil después de que estos llegan por medio aéreo, fluvial o terrestre.

Las drogas o productos contrabandeados (armas, electrónicos u otros ítems), pueden llegar al Brasil por medio terrestre, principalmente en la frontera terrestre con el país vecino Paraguay, que en casi toda su extensión no posee obstáculos. En otras zonas fronterizas, se hace por embarcaciones o aviones, como ya se describió.

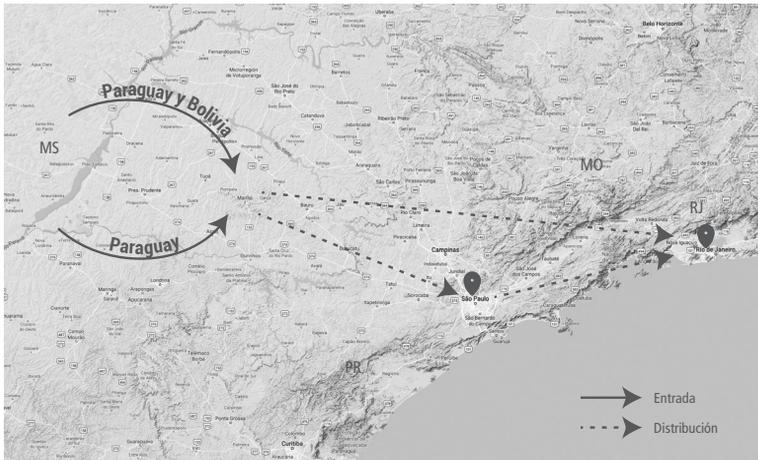
Hay, en casi toda la frontera terrestre con ese país, dos entradas paralelas que, muchas veces tienen conexiones entre ellas y que permiten el cambio de lado para evitar la fiscalización por parte de la policía. En varios tramos, un pequeño barranco separa las dos carreteras, un obstáculo fácil de superar con vehículos, a menudo sin siquiera tener que reducir la velocidad.

Después de entrar en territorio brasileño, el producto es preparado para el transporte clandestino. Eso se hace comúnmente de dos maneras: la primera es con la utilización de ‘mulas’, o sea, con personas que son reclutadas para hacer el transporte de pequeñas cantidades de las áreas de frontera hasta ciudades en el interior del país. Y la segunda forma requiere más logística, ya que es con la preparación de vehículos y camiones con fondo falso para intentar ocultar de la policía los productos contrabandeados.

Es común, en la zona fronteriza de hasta 150 km, que los criminales tomen carreteras pequeñas y sin asfalto para ese transporte. Pero, cuando se sienten seguros, vuelven a las vías principales. Todo el recorrido es hecho con una escolta de vehículos menores, que van adelante de la carga principal con el objetivo de alertar e impedir que la carga sea perdida.

La vía más conocida es la ‘ruta caipira’, que tiene como punto central las ciudades del norte del departamento de São Paulo. Este punto es estratégico para el tráfico de drogas porque se encuentra entre los países productores de cocaína y marihuana, especialmente Bolivia y Paraguay, y los principales centros de consumo de drogas, Río y São Paulo, sin mencionar el puerto de Santos, donde las drogas siguen para África y Europa. Hay que tener en cuenta que es un área productora de caña de azúcar, que tiene pequeños aeródromos que son utilizados para fumigación aérea y muchas carreteras que unen el departamento. Por lo que esta ruta es considerada el principal corredor del narcotráfico en Brasil.

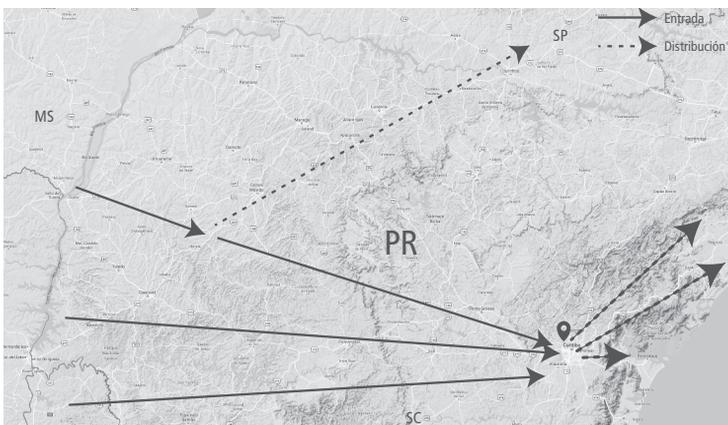
Figura 2. Ruta Caipira con origen en Paraguay y Bolivia



Fuente: Ministerio de los Transportes. Adaptación del autor.

Otra vía es la que cruza el departamento de Paraná. En esa ruta, los índices de aprehensión también son elevados. Es común encontrar la droga oculta en autobuses de turismo y camiones de cargas, que tienen más capacidad de carga que los vehículos pequeños. Utilizan las autopistas BR 277 y BR 280 para llegar más cerca de la capital Curitiba y, de esa ciudad, siguen para los demás departamentos o para el puerto de Paranaguá, donde sigue para otros continentes.

Figura 3. Ruta Caipira con origen en Paraguay y Bolivia



Fuente: Ministerio de los Transportes. Adaptación del Autor

Italia, Francia y el Reino Unido, especialmente el puerto holandés de Rotterdam, donde se han realizado importantes incautaciones en los últimos años.

Según el portavoz de la aduana alemana Wolfgang Schmitz, en un principio, todo lo que no genera sospecha se usa para esconder la droga. La mayoría de las veces, la cocaína se camufla en otros productos, como muebles para el hogar, alimentos perecederos, máquinas y también los barcos mismos. Se ha encontrado cocaína en todos los productos clásicos que se transportan.

Río de Janeiro tiene una estructura portuaria con una gran cantidad de canales, carreteras y ferrocarriles. Esto permite evidenciar las dificultades latentes de control, por parte de los órganos competentes, en la entrada de las diversas cargas dentro del sistema, ya que el almacenamiento se realiza en contenedores, vehículos y carga general.

Los principales puertos del departamento son: el Puerto de Río de Janeiro, ubicado en la costa occidental de la Bahía de Guanabara, que comprende el muelle Gamboa, São Cristóvão y Caju; Puerto de Itaguaí, ubicado en la bahía de Sepetiba, cerca del banco de arena de Marambaia; el puerto de Angra dos Reis, ubicado en la bahía de Ilha Grande; Puerto Niterói, ubicado en la costa este de la Bahía de Guanabara; y el puerto de Açu, en São João da Barra, ubicado al norte del departamento.

Solo el puerto de Río de Janeiro manejó carga en contenedores de aproximadamente 6 millones de toneladas. Alrededor del 90% de esta carga tiene despacho de aduana automático, es decir, está libre de inspección. Solo el 10% de este volumen está sujeto a un control de carga más específico por parte de la “Receita Federal¹⁰”, sea documental o físico.

10 Receita Federal – La Secretaría de Ingresos Federales de Brasil es un organismo específico y singular, subordinado al Ministerio de Finanzas, que desempeña funciones esenciales para que el Estado cumpla sus objetivos. Es responsable de la administración de los impuestos federales, incluidos los impuestos a la seguridad social y los impuestos sobre el comercio exterior, que cubren una parte significativa de las contribuciones sociales del país.

También asesora al Poder Ejecutivo Federal en la formulación de la política fiscal brasileña, previene y combate la evasión fiscal, el contrabando, la malversación de fondos, la piratería, el fraude comercial, el tráfico de drogas y animales en peligro de extinción y otros actos ilícitos relacionados con el comercio internacional.

Esto se debe a una serie de factores, como los límites de tiempo para la permanencia en el área del puerto, el costo de permanencia en Brasil y la duración de la estadía de los barcos amarrados. El análisis de riesgos tiene como objetivo identificar y seleccionar la carga que requiere la necesidad de inspección humana o requisitos aduaneros adicionales. La duración promedio de la estadía de un contenedor en el puerto es de 15 días.

Debido a esta vulnerabilidad, las ORCRIM han estado utilizando puertos para transportar drogas a otros continentes. El hallazgo se debe a las grandes incautaciones de drogas en el Puerto de Río de Janeiro, que configura la ciudad como parte de la ruta internacional de drogas.

La Policía Federal (PF) tiene como misión principal en el área del puerto prevenir y reprimir el contrabando y la malversación de fondos, sin perjuicio de la acción de otras agencias públicas en sus respectivas áreas de competencia. Además, actúa como policía marítima en la bahía de Guanabara.

Para eso, cuenta con un Centro Especial de Policía Marítima (NE-POM), que se encarga de: prevenir y reprimir los crímenes cometidos a bordo, en contra o en relación con embarcaciones en el muelle de los puertos o fondeadas en la vecindad o en el mar territorial brasileño; delitos bajo la jurisdicción del Departamento de Policía Federal cometidos en el área del puerto, las áreas circundantes y el mar territorial brasileño, incluido el tráfico de armas de fuego, explosivos y armas similares y otros delitos cometidos en el ámbito marítimo que tienen repercusiones interestatales o internacionales; y vigilancia del área del puerto a través de patrullaje sistemático y continuo.

Además de los contenedores, las drogas también son transportadas por embarcaciones pequeñas, como botes de pesca y lanchas rápidas pequeñas, a embarcaciones grandes para que, después de elevadas, sean insertadas en cualquiera de los contenedores cargados, generando enormes ingresos para ORCRIM.

Este proceso se puede enmarcar como bidireccional y se utiliza tanto para el tráfico internacional como para la entrada de materiales necesarios a las ORCRIM, ya que la Bahía de Guanabara actúa como una ruta de escape a través de ríos y arroyos que cruzan barrios y vecindarios que rodean

esta región. Estas acciones tienen como objetivo hacer posible la llegada de armas, municiones y drogas a las bases de algunas facciones, especialmente el “Comando Vermelho” (CV), para enviar drogas y recibir armas a través de estos buques que cruzan principalmente durante la noche.

Figura 5. Elevación de carga en navío



Fuente: G1 Santos

Para transportar pequeñas cantidades de drogas a los barrios y municipios cercanos las ORCRIM emplean embarcaciones personales (tipo jet-sky) y buques pesqueros, lo que dificulta el control de los fiscalizadores disponibles para esta área, en particular del “Receita Federal” y la Policía Federal.

3. Fuentes de financiación

a. Estupefacientes

Brasil, debido a su posición geográfica y entorno estratégico, aunque no es un productor, es el destino o el paso de drogas producidas en países vecinos. La variación en el precio de las drogas comercializadas

en Brasil, desde su adquisición en esos países, hasta su destino final, ya sea el usuario nacional o los carteles en otros continentes, es económicamente muy rentable para los narcotraficantes. El precio varía según el país de origen, las rutas, los medios utilizados para su transporte, el tipo y la pureza de la droga, los intermediarios involucrados y su destino final.

Pueden influir en esta apreciación la existencia de laboratorios de refinación de base de cocaína (PBC) cerca de los centros de consumo, ya que permite una reducción en el volumen a transportar y una reducción en las pérdidas debido a las incautaciones. El precio del PBC es el 30% del valor de la cocaína procesada y la adición de otros productos también posibilita a un aumento en la rentabilidad.

Con el fin de identificar la capacidad financiera que el narcotráfico brinda al crimen organizado, se pueden establecer los siguientes precios promedio, considerando la compra de la droga en la frontera del país y la venta en las capitales de los departamentos, de las regiones sudeste y sur, dentro de los municipios controlados por las ORCRIM:

Tabla 1. Estimación de precios de droga

Cocaína	U\$ 625,00	U\$ 7,50 ¹	U\$ 6.875,00
Marihuana	U\$ 7,50	U\$ 1,25	U\$ 1.225,00
Marihuana Skunk	U\$ 300,00	U\$ 5,00	U\$ 4.700,00

¹ Bajo grado de pureza.

Fuente: Comando Militar del Este 2018.

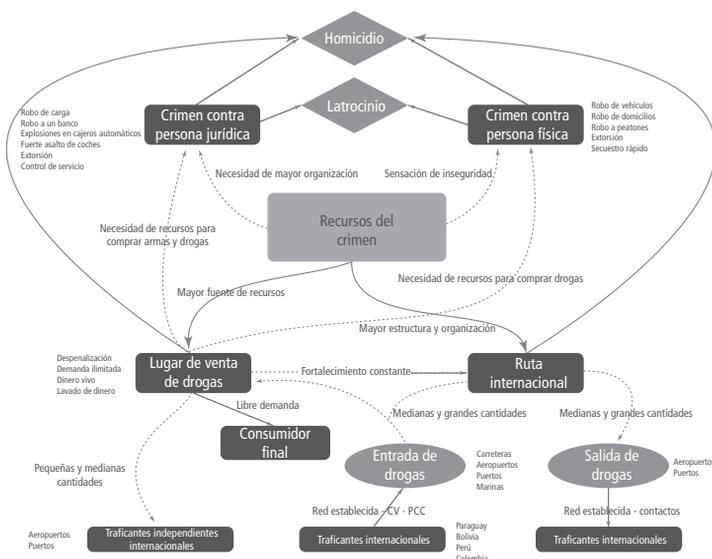
Sin datos consolidados sobre el número de usuarios y la cantidad de drogas consumidas, no es posible estimar con certeza la cantidad de recursos recibidos por las ORCRIM en Brasil. Sin embargo, los datos disponibles de fuentes abiertas indican que la Comunidad ROCINHA, en Río de Janeiro / RJ, fue una de las más rentables para el tráfico de drogas, el movimiento financiero hace más de diez (10) años fue de diez (2,5) millones de dólares por mes.

Al ser una escala de la ruta internacional del narcotráfico, cuyo objetivo es exportar cocaína andina a Europa, la rentabilidad en la valorización inmediata de la droga desde Brasil y teniendo en cuenta los valores de los precios al por mayor es de al menos el 350% en los países de Europa occidental, alcanzando 600% en Europa del Este y el 1.000% en Australia. Por esta razón, las ORCRIM han ampliado cada vez más su capacidad transnacional para dominar este transporte desde el origen hasta el destino final.

El narcotráfico es la principal fuente de ingresos para las ORCRIM, pero no es exclusiva. Estos recursos se utilizan para financiar delitos relacionados, como el tráfico de armas, el robo de carga y vehículos, creando un ciclo paralelo de crimen organizado. La distribución de carga robada, el desmantelamiento de vehículos y la venta de sus partes, con el apoyo de la capacidad armada de las ORCRIM, mantiene su flujo económico y también asegura el control territorial de las áreas dominadas por el narcotráfico, lo que en última instancia restringe las acciones de los organismos de seguridad pública.

Durante la intervención federal en la Seguridad del Departamento de Río de Janeiro, el Comando Militar del Este creó la siguiente infografía, que presenta brevemente, las principales fuentes de recursos de las ORCRIM, lo que permite identificar que los delitos tienen una interconexión. Por lo tanto, se puede inferir que una posible disminución en una fuente de fondos lleva a los delincuentes a cometer otros delitos como un medio para mantener sus capacidades y recaudar dinero para compensar las pérdidas y mantener el flujo de compras de drogas y armamento.

Figura 6. Financiación del narcotráfico



Fuente: Comando Militar do Leste (CML).

b. El robo de celulares

Varios países enfrentan el desafío de combatir los ilícitos vinculados a los teléfonos celulares que han ido aumentando a lo largo de los años y que están relacionados con las organizaciones criminales. El teléfono móvil se ha convertido en los últimos años en un elemento inseparable de la vida de los ciudadanos ya que está involucrado en la vida profesional y personal. Es de destacar que el uso de teléfonos móviles es alentado por un servicio relativamente barato. Las pandillas criminales también utilizan ese equipo en su organización.

Conforme el Banco Mundial¹¹, Brasil es el quinto mercado móvil mundial más grande del mundo (detrás de China, India, EE. UU. e Indonesia) y segundo a ANATEL (Agencia Nacional de Telecomunicaciones del Brasil) el acceso de banda ancha móvil está disponible para más del 95% de la población.

La proporción de teléfonos celulares por habitante en el departamento de Río de Janeiro es más alta que el promedio nacional, con 1,22 teléfonos celulares por habitante. Así, los criminales actúan en 3 formas para obtener esos equipos: robando teléfonos celulares de los individuos; substrayendo de tiendas especializadas en teléfonos celulares y asaltando cargas terrestres o aéreas de teléfonos.

La sustracción de los teléfonos celulares comienza con la demanda, fomentada por la disponibilidad de lugares de adquisición de bienes de origen irregular asociados con el hábito de la población para adquirirlos. En general, la sustracción de las cargas con electrónicos tiene una buena rentabilidad, ya que tienen un volumen pequeño y un alto valor agregado. Un ejemplo es lo ocurrido en el terminal de carga del aeropuerto de “Galeão” que fue escenario del robo de U\$ 850.000,00 en teléfonos celulares.

Luego del robo se hace necesario desbloquear, clonar el IMEI del dispositivo, transferirlo a un receptor y venderlo. Esas etapas pueden ser desarrolladas en el mercado negro o a través de Internet. Es posible obtener un teléfono sin origen seguro en tiendas de los mercados populares o en el sitio de internet como OLX, mercado libre, Facebook, etc.

Los equipos más nuevos en términos tecnológicos terminan en las manos de los integrantes de las organizaciones criminales y son utilizados para su propia comunicación, lo que dificulta el trabajo de los órganos de las policías para identificar el origen de las llamadas y mensajes de WhatsApp que las pandillas ejecutan entre ellos.

c. El mercado de cigarrillos

Una gran cantidad de recursos financieros de las ORCRIM proviene del mercado ilegal de cigarrillos que ha afectado significativamente el comercio legal a lo largo de los años.

El precio de los productos autorizados es muy alto por la pesada carga fiscal sobre la industria del tabaco. La introducción de productos de contrabando, falsificados, no autorizados, no gravados y gravados es la consecuencia de esos valores. La incautación de cigarrillos sigue siendo una de las más frecuentes en toda la incautación de bienes de la “Receita

Federal”, según el “Balance aduanero de 2018”. El número de paquetes de cigarrillos incautados superó los 276 millones de paquetes, lo que representa un aumento del 26,66% con respecto a 2017. Se estima que esta cantidad representa alrededor de US\$ 325 millones, lo que muestra más claramente, el potencial lucrativo de los negocios ilícitos.

En una encuesta realizada por “IBOPE¹² Inteligencia”, basada en datos de 2017, el cuarenta y 48% del mercado nacional de cigarrillos es ilegal. De estos, el 45% son productos de contrabando. El índice se ha expandido anualmente según muestran la serie de encuestas promovidas por esa institución.

Es de destacar que, aunque los cigarrillos robados no se contabilizan en el porcentaje descrito anteriormente, se incorporan al mercado ilegal y generan una mayor rentabilidad. Los casos de robo de carga en la escena nacional han aumentado cada año, y los cigarros son uno de los principales objetivos de las ORCRIM.

Figura 7. Participación del tráfico de cigarrillo en el mercado de Brasil



Fuente: IBOPE Inteligencia.

El robo de cigarrillos es más fácil de medir, dada la queja inmediata de los afectados, que buscan que la policía registre el hecho. Los acontecimientos se triplicaron, mientras que la carga robada creció aproximadamente un 140%, alcanzando en el año, hasta el 18 de agosto de 2018, 13.126 cajas.

Con respecto a la rentabilidad de las ORCRIM, derivada de la ilegalidad, se estima que el robo de carga alcanza al menos el 50% del volumen circulado, mientras que el producto de contrabando es de alrededor del 30%, considerando la complejidad logística y el mayor número de intermediarios entre el origen del producto y el mercado minorista.

d. Robo de vehículos

La gran existencia de motocicletas y automóviles permite a los delincuentes tener a su disposición objetivos de delincuencia que brinden una ganancia rápida y con una mínima necesidad de preparación, un arma (o incluso una réplica), saber manejar y conocer las áreas de recepción:

En 2018, la flota brasileña de vehículos creció 1,9% en comparación con 2017. Fueran contabilizadas 44,80 millones de unidades circulantes, entre automóviles, comerciales livianos, camiones y ómnibus. Registrase también 13,12 millones de motocicletas en vías públicas en el año pasado, representando una reducción de 1,2% en cuantificación de unidades en circulación. (Relatório de Frota Circulante, Sindipeças)¹³

El robo de vehículos es consecuencia de la adquisición generalizada de armas por parte de las ORCRIM, que permiten que cualquier delincuente obligue a los conductores a detenerse y conduzcan los vehículos para zonas de exclusión, creadas por ellos para dificultar el alcance de las autoridades, lo que permite la admisión gratuita de vehículos y productos robados.

El robo de vehículos sigue un flujo de acuerdo con el destino final del producto. Básicamente, hay seis posibilidades de usar este bien robado por los delincuentes:

13 Sindipeças - Sindicato Nacional de Industria de Componentes para Vehículos Automotores.

1. Desmontaje para la venta de piezas a talleres y depósitos de chatarra.
2. Transporte para la comisión de otros delitos, como robo de carga, entrega de drogas a otros barrios marginales, “tranvías” para traspasar otras áreas de las ORCRIM y para robo de peatones, especialmente en motocicletas.
3. Clonación, con el uso de un original descaminado del Departamento de Tráfico (DETRAN) y la compra de vehículos que tuvieron pérdida total, venta posterior o incluso para su uso en otros delitos.
4. Intercambio de drogas en la región fronteriza utilizando en algunos casos la clonación de vehículos.
5. Pago de rescate por parte de algunas cooperativas de seguros o incluso agentes públicos corruptos.
6. Desplazamiento de delincuentes robando el vehículo para llegar a otras partes de la ciudad, con el consiguiente abandono del automóvil.

También se observa que la tasa de recuperación aumentó en los últimos años, coincidiendo con el mayor rendimiento de las cooperativas de seguros, que pagan ‘canjes’ por vehículos robados. Sin embargo, los delincuentes, emplean con mayor frecuencia los vehículos robados en la comisión de otros delitos. Las motocicletas son más utilizadas ya que permiten un fácil acceso peatonal y el escape de criminales, así como facilitan la posibilidad de ocultarse dentro de las favelas. Los automóviles son más utilizados para robo de carga y otros delitos similares por tener una mayor potencia y visualización del tráfico. Es muy probable que los delincuentes los abandonen pronto, lo que incrementa la tasa de recuperación.

Los modelos de los vehículos que más son robados también son los que generaron la mayor cantidad de pagos del seguro y se encuentran entre los más vendidos en el país. La mayoría de dichos vehículos están en la lista de los más baratos del país y la venta de sus partes sirve a un gran mercado de consumo y a un menor poder adquisitivo.

Es de destacar que la población de consumidores de estas piezas de vehículos no necesariamente compra en los sitios de recepción o en los depósitos de chatarra, ya que la demanda puede ser intermediada por los talleres de reparación.

e. Derivación clandestina

La derivación clandestina de petróleo y sus derivados es una nueva práctica que los agentes criminales vienen utilizando para mantener su capacidad financiera. Esto se consigue a través del tránsito de petróleo, nafta, gasolina, diésel y otros productos de alta presión que son hurtados de los oleoductos por medio de la “trepanación”¹⁴, transportados por camiones y posterior comercialización ilegal. En otros países, especialmente en México, Colombia y Nigeria, es una realidad esa relación de este delito con el crimen organizado. Lo mismo está ocurriendo en Brasil.

El sector energético y la economía del país son afectados por este delito de alto riesgo, ya que es capaz, entre otras consecuencias, de interferir con el suministro de combustible a los centros urbanos y de distorsionar el mercado.

Otra amenaza de ese delito es para el medio ambiente y la seguridad pública porque la probabilidad de explosiones y fugas pone en peligro a la población, a los propios agentes criminales, así como a la fauna y flora cerca de las tuberías atacadas.

El Departamento de Río de Janeiro ocupa una posición nacional prominente en este tema, ya que tiene una porción significativa de la red de tuberías del país y cuenta con características peculiares con respecto a la existencia de organizaciones criminales con gran capacidad de influir en ese tipo de crimen.

Las derivaciones clandestinas en Brasil empiezan en las válvulas intermedias de los conductos y, después, migran por la técnica que consiste en instalar un desvío en el tubo perforado. Eso ocurrió entre los años de 2011 y 2014 en los ductos de petróleo, pero en 2015 se

14 Trepanación - instalación de un bypass clandestino en la tubería perforada, sin tener que cerrar el suministro del producto.

detectaron derivaciones en poliductos con otros combustibles, en especial, la gasolina.

Los grupos que realizan estas acciones cuentan con la participación de empleados (o ex empleados) de PETROBRÁS y, en general, los grupos criminales alquilan propiedades rurales a través de las cuales pasa la tubería. Con esa ubicación segura, el orificio se perfora en el conducto, desde el cual se deriva el aceite o combustible durante el tiempo necesario.

Después el petróleo se transporta en camiones cisterna o vehículos con tanques ocultos, generalmente robados, a refinerías clandestinas o empresas legales dedicadas a actividades similares. Posterior a la refinación, se hace el comercio en el mercado negro o estaciones de servicio. En caso de robo de combustible, se realiza de manera similar directa para la reventa ilegal.

La lucha contra el delito de robo de petróleo en Río de Janeiro es dirigida por el Grupo de Acción Especial para Combatir el Crimen Organizado (GAECO) del Servicio de Fiscalía Pública de Río de Janeiro (MP / RJ). Sus acciones ya han dado lugar a decenas de denuncias, solicitudes de arresto, así como solicitudes de búsqueda e incautación en detrimento de personas, incluidos empresarios y policías involucradas en ese delito.

Según el GAECO de MP / RJ, no existe una sola organización criminal responsable por acciones de esta naturaleza, ya que las practican de forma pulverizada por distintos grupos. Sin embargo, parece ser una actividad vinculada al crimen organizado, con participación de personas con perfil de milicia.

4. Influencia política

Una de las mayores preocupaciones de la justicia en Brasil es el aumento de los indicios de interferencia de las ORCRIM, en la política del país. En las elecciones de 2016, hay informes de que las organizaciones criminales (ORCRIM) cobraron “peajes” a los candidatos a cargos electivos para lanzar la campaña en algunas comunidades bajo

su influencia. Además, hubo crímenes que involucraron a candidatos en la carrera electoral.

Uno de esos informes fue el relato en 2017 de un narcotraficante arrestado, “Marcinho VP” que dijo que las drogas ligeras no serían despenalizadas en Brasil porque el tráfico apoyaba financieramente las campañas políticas. Por lo tanto, los políticos nunca aprobarían una ley de este tipo, de lo contrario, perderían esta forma de financiación.

Otra forma de influencia en la política es el *modus operandi* de las facciones criminales en cuanto al acceso de personas a su área de control. Los líderes, desde el interior de las cárceles, a través de mensajes transmitidos en visitas o mediante el uso de teléfonos celulares, dirigen acciones e influyen a los votantes de las comunidades, principalmente aquellos directamente ligados a uno de los 52.000 prisioneros del departamento de Río de Janeiro.

También, una manera de acceso es por medio del contacto con los líderes sociales comunitarios y estos combinan con el ‘frente’¹⁵ de la comunidad para que se les permita la entrada. Una vez que se discuten los detalles, la entrada generalmente ocurre sin problemas. Reconocido por tener un perfil más politizado e ideológico que las pandillas cariocas, el PCC defiende la tesis de que no necesita elegir un candidato en particular, solo comprarlo, una vez elegido.

No es posible afirmar que hay el vínculo entre las pandillas y los políticos, pero se ha observado en los últimos años que algunos de los elegidos han tomado una postura reactiva hacia las políticas actuales de seguridad pública, cuestionando las iniciativas relacionadas con el área y criticando las acciones de los organismos vinculados a la lucha contra el crimen organizado, como la Policía.

La mayor parte de las discusiones en el área política está en la defensa de un número menor de acciones clasificadas represivas, la criminalización o la no criminalización del consumo de marihuana y la extinción de la Policía Militar.

Las condiciones impuestas por la legislación electoral desde 2018 favorecen la aparición de financiamiento de campañas electorales para las

15 Frente – Persona nombrada por los jefes del tráfico para dirigir las acciones en la comunidad.

elecciones generales, a través de asociaciones o la elección de representantes directos, organizaciones criminales, entre ellas facciones vinculadas al narcotráfico. Estos parlamentarios elegidos tendrían la capacidad de influir en la designación de cargos, posiblemente los específicos del área policial, previstos en la estructura de seguridad pública, incluso llegando a la elaboración de políticas públicas.

5. Conclusiones

Brasil se ha tornado vulnerable a la acción de los narcotraficantes porque es un país importante tanto por su consumo interno como por su posición geográfica. El país que no produce casi nada se ha convertido en el principal país de tránsito para los envíos de drogas de América del Sur a Europa y África Occidental, ya que los mayores productores mundiales de marihuana y cocaína se encuentran en Bolivia, Perú, Paraguay y Colombia, cuyo mercado interno no puede absorber todo lo que producen. Sumado a esto, existe una valiosa demanda internacional que permite la expansión de mercados que mueven miles de millones de dólares. El tránsito de la droga hasta los Estados Unidos, otro gran mercado, pasa por Centroamérica.

Para el mercado nacional, el crimen organizado utiliza medios fluviales, aéreos y terrestres para introducir productos en la franja fronteriza brasileña y, después de una mejor preparación de la carga, es transportada a los principales centros de consumo, especialmente en la región sudeste (Río de Janeiro y São Paulo) y, o directamente a los principales puertos de conexión internacional con Portugal, España, Alemania, los Países Bajos, Bélgica, Italia, Francia y el Reino Unido, con énfasis en el puerto holandés de Rotterdam.

Para llegar a este mercado internacional y funcionar como un almacén en la sedimentación de la delincuencia organizada transnacional, los traficantes brasileños operan en conjunto con organizaciones criminales internacionales. La identificación de rutas directas a Europa y a través de países africanos indica que se prefiere la ruta marítima africana, porque

permite el envío de un gran volumen de drogas ocultas en contenedores. La vía aérea que utiliza principalmente las ‘mulas’ es menos utilizada por los traficantes brasileños a pesar de la ventaja de aterrizar directamente en el país de destino. El valor de la droga se incrementa después de todo este camino, alcanzando ganancias de más del 1,000% en Brasil y 10,000% en Europa, dependiendo de la pureza de la droga.

En busca de este retorno financiero, las facciones criminales brasileñas están luchando por este mercado en crecimiento, aprovechando el debilitamiento del estado, el aumento del desempleo, el subempleo con el aumento correspondiente y la diversificación de la economía informal en todo el país. Esta falta de cumplimiento de las funciones básicas del estado permite la propagación de la corrupción en el ámbito público y privado, aumentando significativamente las tasas de violencia que afectan a la población. Ya que la disputa territorial aumentó el número de armas y, en consecuencia, delitos relacionados, como el robo de automóviles, teléfonos móviles, carga, hogares y empresas. El resultado de estas acciones criminales es un mayor número de homicidios y asesinatos.

El narcotráfico se ha convertido en una preocupación para la sociedad, el gobierno y los demás países que, de cierta manera, crean expectativas frente a la delincuencia en Brasil. Su participación con la política también es alarmante y se puede reflejar en leyes que protegen los involucrados con el comercio de la droga.

Los problemas que enfrenta el país para desarrollar un sistema efectivo de vigilancia y control, especialmente en la Amazonía, dependen de las acciones preventivas y represivas del estado, así como de la necesidad de cooperación internacional en las zonas fronterizas. Eso incluye las acciones en el sistema penitenciario donde se encuentran los grandes cabezas de las pandillas criminales de Brasil.

Dentro del país, los distribuidores minoristas almacenan y venden las drogas a los usuarios y se instalan en comunidades pobres y con grandes concentraciones de personas, en lugares de difícil acceso, creando barreras de ingreso que sirven como protección contra la acción represiva de la policía. Por lo tanto, se da un escenario favorable de alto daño colateral, con graves perjuicios a la imagen del estado en caso de muertes inocentes.

Una de las principales causas de criminalidad y su asociación con comunidades pobres está directamente relacionada con el crecimiento del desorden urbano. Por eso, políticas de desarrollo urbano con aporte de todas las áreas del gobierno son importantes. La seguridad pública se hace con educación, salud, alcantarillado sanitario y vivienda. Las políticas nacionales y transnacionales efectivas sobre prevención, control sobre la producción, comercio y represión del consumo de drogas, especialmente en las comunidades más pobres, son críticas. El precio baja a medida que disminuye la represión y se acerca la distancia entre el lugar de producción y el procesamiento, con reflejos sobre el precio para el consumidor. Por eso, en cuanto hay más acción represiva, mayor es el precio, y la cantidad de usuarios disminuye.

Más importante aún, es la efectiva acción en contra la circulación de los recursos financieros del tráfico. El sistema de control de movimientos financieros sospechosos sea en el territorio o en paraísos fiscales, debe ser integrado. Solamente un fuerte corte en el dinero circulante puede reflejarse en una caída de todo el sistema de drogas.

Finalmente, deben considerarse reacciones favorables o desfavorables a la participación directa del personal militar de los países latinoamericanos en la política antidrogas, así como a las posibilidades y formas de cooperación internacional a nivel bilateral y regional destinadas a reducir la producción. Los países de tránsito identificados pueden mantener su autonomía en la formulación de sus políticas para suprimir el tráfico, como lo está haciendo Brasil, con la vigilancia reforzada de las rutas internas de circulación / distribución de drogas, trayendo incomodidad al crimen organizado y afectando su rentabilidad. Con eso, es posible reducir los casos de violencia, además de afectar de manera significativa a las ORCRIM de tráfico de armas y robo de carga.