

# Rip-off clásico, contemporáneo y falso: desplazamientos tácticos de una modalidad de exportación de cocaína en puertos de Brasil

**Rip-off clássico, contemporâneo e falso: deslocamentos táticos de uma modalidade de exportação de cocaína em portos do brasil**

**Classic, contemporary and fake rip-off: Tactical displacements of a cocaine export modality in Brazilian ports**

- Fecha de recepción: 2024/09/20
- Fecha de evaluación: 2024/12/02
- Fecha de aprobación: 2024/12/17

**Para citar este artículo / To reference this article / Para citar este artigo:** Patriarca, G. y Adorno, S. (2025). *Rip-off clásico, contemporáneo y falso: desplazamientos tácticos de una modalidad de exportación de cocaína en puertos de Brasil*. *Revista Criminalidad*, 67(1), 97-110

## Gabriel Patriarca

Candidato a Doctor en Sociología  
Universidad de São Paulo  
São Paulo, Brasil  
gabriel-patriarca@usp.br  
<https://orcid.org/0000-0002-9344-7041>

## Sérgio Adorno

Doctor en Sociología  
Universidad de São Paulo  
São Paulo, Brasil  
sadorno@usp.br  
<https://orcid.org/0000-0002-5358-1289>

## Resumen

Investigaciones en puertos de destino de la cocaína, especialmente en Europa, han identificado el *rip-off* como una de las modalidades prevalentes de importación de la droga. En este artículo, analizamos cualitativamente el *rip-off* en la exportación desde puertos de origen en América del Sur. ¿Cuáles son las tácticas de esta modalidad? ¿Cómo se adaptan a las medidas de seguridad portuaria? Buscamos responder a estas preguntas a partir de un trabajo de campo en los puertos brasileños de Santos y Paranaguá, desde los cuales comparamos las tácticas locales con las tipologías internacionales. Como resultado, distinguimos el *rip-off* en clásico, contemporáneo y falso, demostrando que los desplazamientos tácticos de esta modalidad confunden sus definiciones tipológicas y evidencian la complejidad del crimen organizado como actividad.

### Palabras clave:

Crimen organizado; tráfico internacional de drogas; cocaína; puertos; Brasil

## Resumo

Pesquisas em portos de destino da cocaína, sobretudo na Europa, identificaram o *rip-off* como uma das modalidades prevaescentes de importação da droga. Neste artigo, analisamos qualitativamente o *rip-off* na exportação em portos de origem na América do Sul. Questionamos sobre as táticas dessa modalidade e de que maneira elas se adaptam às medidas de segurança portuária, com base em trabalho de campo nos portos brasileiros de Santos e Paranaguá, a partir dos quais comparamos as táticas locais com as tipologias internacionais. Como resultado, distinguimos o *rip-off* em clássico, contemporâneo e falso, o que demonstra que os deslocamentos táticos dessa modalidade confundem suas definições tipológicas e evidenciam a complexidade do crime organizado enquanto atividade.

### Palavras-chave:

Crime organizado; tráfico internacional de drogas; cocaína; portos; Brasil

## Abstract

Research in cocaine destination ports, especially in Europe, has identified *rip-off* as one of the most prevalent modes of drug importation. In this article, we qualitatively analyse *rip-off* in export



Esta obra está bajo licencia CC BY-NC-ND 4.0©  
por Policía Nacional de Colombia

from ports of origin in South America. What are the tactics of this modality and how do they adapt to port security measures? We seek to answer these questions on the basis of fieldwork in the Brazilian ports of Santos and Paranaguá, from which we compare local tactics with international typologies. As a result, we distinguish *rip-off* into classic, contemporary and fake, demonstrating that the tactical shifts of this modality confound its typological definitions and evidence the complexity of organised crime as an activity.

**Keywords:**

Organised crime; international drug trafficking; cocaine; ports; Brazil

## Introducción

Cada año, más del 80 % del volumen de mercancías del comercio internacional fluye a través del mar. Puertos, buques y contenedores hacen de la industria del transporte marítimo la “espinadorsal” de la globalización económica en sus formas más tangibles, materiales y concretas United Nations Conference on Trade and Development [UNCTAD], 2023. No obstante, esta industria sirve logísticamente tanto a los mercados legales como a los ilegales, en la medida en que el crimen organizado está “socialmente inmerso” en ella (Kleemans y van de Bunt, 1999). Como escribió Eski (2011, p. 418, traducción nuestra), “la globalización de la economía, de los mercados y del comercio ha creado, simbólicamente y literalmente, vías transoceánicas para que el tráfico de drogas prospere”. Anualmente, una proporción similar al 80 % corresponde al volumen de cocaína incautada alrededor del mundo que es interceptada durante la importación o exportación a través del transporte marítimo (United Nations Office on Drugs and Crime [UNODC], 2022).

Investigaciones en los puertos de destino de la cocaína, sobre todo en Europa, han identificado modalidades prevalentes de importación de la droga que se adaptan continuamente a las medidas de seguridad portuaria (Antonelli, 2024; Eski y Buijt, 2016; Roks, et al., 2021; Sergi, 2022), evidenciando así diversas formas de “desplazamiento táctico” (Caulkins, 1992; Reppetto, 1976). Sin embargo, en los puertos de origen en América del Sur, se han desarrollado pocas investigaciones, incluso en Brasil, que se ha consolidado como el principal punto de partida de los envíos de la droga destinados a Europa, África y Asia (Patriarca, 2021; Patriarca y Lopes, 2024; Pinho, et al., 2023; Sampó y Troncoso, 2023;

UNODC, 2022). En este artículo, pretendemos contribuir a este campo de estudios al analizar cualitativamente el *modus operandi* internacionalmente conocido como *rip-off*, en el que los envíos de cocaína se esconden en contenedores con mercancías legales de exportadores e importadores sin participación en el tráfico. ¿Cuáles son las tácticas de esta modalidad? ¿Cómo se adaptan a las medidas de seguridad portuaria? Buscamos responder a estas preguntas basándonos en trabajo de campo en los puertos de Santos y Paranaguá, los más grandes de Brasil y entre los principales de América del Sur.

Además de esta introducción, el artículo está organizado en cuatro secciones. En la primera, revisamos los estudios sobre crimen organizado relacionados con el tráfico de drogas en Brasil y señalamos la falta de investigaciones empíricas sobre esta actividad en su alcance transnacional, sobre todo en puertos. En la segunda, describimos el trabajo de campo realizado en los puertos de Santos y Paranaguá. En la tercera, analizamos cualitativamente los desplazamientos tácticos del *modus operandi* del *rip-off*, comparando las tipologías internacionales con las tácticas locales a partir de las cuales lo distinguimos en clásico, contemporáneo y falso. Finalmente, la cuarta discute las implicaciones de los desplazamientos de esta modalidad para sus definiciones tipológicas y resalta las conclusiones del artículo, evidenciando la complejidad del crimen organizado como actividad.

## Crimen organizado

El concepto de crimen organizado tiene significados difusos y controvertidos. Revisiones de sus aplicaciones han notado una oscilación entre dos énfasis analíticos. Algunos investigadores se refieren a las organizaciones criminales *per se*, en el sentido de estructuras jerárquicas

y centralizadas permanentes con división de tareas y una identidad colectiva que asegura la cohesión entre sus miembros involucrados en una serie de actividades legales e ilegales. Otros se refieren a actividades criminales específicas, las cuales requieren cierto grado de organización para su ejecución, pero que pueden ser llevadas a cabo por organizaciones, grupos o individuos vinculados de diferentes maneras, muchas veces provisionalmente. Mientras que el primer énfasis aborda el crimen organizado a través de preguntas sobre “quién”, explorando la composición de las organizaciones, los atributos de sus miembros y las normas a través de las cuales ellos se relacionan, el segundo lo hace mediante preguntas sobre “qué”, como acciones, procedimientos y tácticas de ejecución (Paoli y Beken, 2014).

En ambos sentidos, como narra von Lampe (2016), las aplicaciones del concepto de crimen organizado no son recientes. Sus orígenes se remontan al siglo XIX, aunque significados más explícitos fueron definidos a principios del siglo XX en los Estados Unidos. Inspirados en las iniciativas estadounidenses, pero adaptándolas a sus respectivos contextos, los sectores políticos, mediáticos y académicos de diferentes países gradualmente adoptaron el concepto de crimen organizado, cuya propagación llevó a debates en la década de 1990 que culminaron en la Convención de las Naciones Unidas contra el Crimen Organizado Transnacional, más conocida como Convención de Palermo, en el 2000. En las últimas décadas, de hecho, el alcance del debate sobre el crimen organizado se ha movido de lo local a lo internacional, a raíz de la globalización, prestando atención a la “inmersión social” de las organizaciones y de las actividades criminales en negocios legítimos (Kleemans y van de Bunt, 1999). El tráfico de drogas, por ejemplo, se ha convertido en un mercado ilegal global que, en regiones como América del Sur, ha llevado a la formación de cárteles, facciones, pandillas y otras organizaciones, de una forma u otra inmersas en la economía legal.

En Brasil, la formación del mercado de drogas y las disputas entre organizaciones por el control de territorios para el tráfico minorista en barrios periféricos fueron documentadas a partir de la década de 1970, aún durante la dictadura militar, pero fueron observadas más de cerca por investigadores durante la transición democrática (Adorno, 2024). Desde las etnografías pioneras de Zaluar (1985) en las favelas de Río de Janeiro, quien describió los arreglos y desarreglos comunitarios en torno a las representaciones sociales de los habitantes sobre el crimen que se volvía parte de la cotidianidad, el interés por comprender y explicar las dinámicas sociales relacionadas con el tráfico de drogas en la ciudad aumentó paulatinamente. Procesos de “acumulación social de la violencia” que culminaron

en la estructuración de facciones con dominio territorial, como el *Comando Vermelho* (CV), fueron bien detallados por Misse (1999). Soares (2000), con base en su trayectoria académica y experiencia personal en la Secretaría de Seguridad Pública del estado, produjo un diario revelador sobre los desafíos crecientes de lidiar tanto con la violencia criminal como con la violencia policial. Peralva (2000) también se adentró en estas dos caras de la violencia, reflexionando sobre sus implicaciones para la consolidación democrática. Al igual que Machado da Silva (2004), quien influyó en muchos estudios al acuñar el concepto de “sociabilidad violenta”. Posteriormente, investigadores abordaron el problema de las milicias (Couto y Beato Filho, 2019; Manso, 2020; Misse, 2011; Zaluar y Conceição, 2007).

Las investigaciones sobre el tráfico de drogas y, en general, sobre el crimen organizado, se ampliaron al estado y a la ciudad de São Paulo a finales de la década de 1990, como en la investigación de Mingardi (1998), pero sobre todo a principios de la década del 2000, tras una sucesión de rebeliones en las prisiones (Salla, 2006; Adorno y Dias, 2016). Las investigaciones de la época iniciaron las discusiones sobre la presencia del *Primeiro Comando da Capital* (PCC) en las prisiones y en los barrios (Biondi, 2010; Dias, 2013; Feltran, 2011). A lo largo del tiempo, a medida que la facción estableció un dominio prácticamente hegemónico en esos contextos y se expandió a otras ciudades y estados del país, más investigaciones elucidaron cuestiones como su ascenso y expansión, estructura organizacional, normas relacionadas con el control de la violencia y la resolución de conflictos, así como sus actividades ilegales (Adorno y Dias, 2019; Feltran, 2018; Manso y Dias, 2018). A finales de la década de 2010, rebeliones en prisiones del norte y noreste de Brasil expusieron la violencia derivada de la expansión tanto del PCC como del CV al resto del país, en alianza o disputa con organizaciones locales.

Uno de los contextos a los cuales estas facciones nacionales se han expandido ha sido el de las fronteras y, específicamente, el de los puertos, mostrando así el alcance transnacional que ha sido cada vez más enfocado en el debate sobre el crimen organizado, con la inmersión social en la industria del transporte marítimo. En las últimas décadas, Brasil se estableció como un *hub* logístico central del tráfico internacional de cocaína (UNODC, 2022). Desde mediados de la década de 2010, por ejemplo, se descubrieron vínculos entre miembros del PCC y organizaciones criminales de Europa en una serie de investigaciones policiales. Sin embargo, como escribieron Manso y Dias (2017, p. 25, traducción nuestra), sobre estos vínculos con la mafia italiana ‘Ndrangheta, “no está clara cuál es la participación del PCC en este esquema

como organización, más allá de los emprendimientos individuales de sus miembros. Esta sigue siendo, incluso, una cuestión sobre la cual poco se sabe”.

Ya sea sobre las organizaciones, sobre las actividades del crimen organizado, o incluso sobre las respuestas del Estado, los puertos brasileños son campos de investigación recién explorados, como lo son, en general, los puertos de América del Sur (Patriarca, 2021; Patriarca y Lopes, 2024; Pinho, et al., 2023; Sampó y Troncoso, 2023). En Europa, en cambio, ya se han realizado estudios específicamente sobre las actividades de importación de cocaína a través de los puertos, enfatizando la manera en que las modalidades del tráfico se adaptan continuamente a las medidas de seguridad e ilustrando que el “desplazamiento criminal” ocurre no solo en el tiempo y el espacio, sino también en las tácticas (Caulkins, 1992; Reppetto, 1976). Por ejemplo, Sergi (2022) categorizó las alternativas para la importación de drogas en esquemas similares a los de entrega o recogida de pizza (*pizza delivery* y *pizza pick-up*), así como Antonelli (2024) distinguió dos opciones de tráfico internacional de cocaína a través de los puertos comerciales como la infiltración en rutas legales de terceros y el establecimiento de rutas legales propias.

En estos y otros estudios, como los de Eski y Buijt (2016) y Roks, et al. (2021), uno de los *modus operandi* identificados como prevalentes para la inmersión del crimen organizado en el transporte marítimo es el *rip-off*, en el que envíos de la droga son escondidos en contenedores con mercancías legales de exportadores e importadores sin participación en el tráfico. Con todo, nuestro trabajo de campo en los puertos brasileños demuestra que los desplazamientos tácticos de esta modalidad confunden sus definiciones tipológicas. Adoptando el énfasis analítico del crimen organizado como actividad, analizamos cualitativamente las tácticas locales del *rip-off*.

## Trabajo de campo

Este artículo se basa en dos investigaciones empíricas en los mayores puertos brasileños. La primera se desarrolló en el puerto de Santos, en el estado de São Paulo, entre los años 2018 y 2021. La segunda comenzó inmediatamente después, aún en 2021, y sigue en curso, continuando el trabajo de campo en el puerto de Santos y ampliándolo al puerto de Paranaguá, en el estado de Paraná. Además de ocupar los primeros lugares en el ranking nacional de movimiento de mercancías y estar entre los principales de América del Sur, los puertos de Santos y Paranaguá lideran las incautaciones de cocaína en Brasil. De acuerdo con datos de la *Receita Federal* (RFB), aproximadamente 126 toneladas de la droga fueron interceptadas en el puerto de Santos entre los años 2016 y 2022, equivalentes al

54% de la cantidad incautada por la institución en todo el país, lo que convierte a este puerto en “un eje crucial para el comercio global de cocaína” (Dalby, 2022, párrafo 5, traducción nuestra). En el mismo período, cerca de 34 toneladas fueron interceptadas en el puerto de Paranaguá, equivalentes al 15% de las incautaciones nacionales.

Las investigaciones tuvieron como objeto la seguridad portuaria, analizando las acciones y las relaciones entre las organizaciones públicas y privadas para prevenir, reprimir e investigar actividades criminales, destacándose el tráfico internacional de cocaína. El trabajo de campo consistió en la realización de 42 entrevistas grabadas y 23 conversaciones registradas en cuaderno de campo, siendo 47 en Santos y 18 en Paranaguá, con representantes de estas organizaciones, incluidos 9 interlocutores de la *Polícia Federal* (PF) y 11 de la RFB que lidian directamente con el tráfico, además de autoridades portuarias y gestores de los terminales de embarque y de las compañías marítimas<sup>1</sup>. La mayoría de las entrevistas fueron presenciales, así como las conversaciones mantenidas en los bastidores de las entrevistas, en visitas institucionales y en 16 horas de observación directa en patrullas terrestres y marítimas con la PF, la RFB y la *Polícia Militar* (PM). En esas ocasiones, los largos diálogos con los interlocutores proporcionaron la recolección de información detallada sobre las tácticas situadas y contextualizadas del *rip-off*, aclarando cómo el crimen organizado transnacional se manifiesta como “un proceso tangible de actividad” a nivel local (Hobbs, 1998, p. 408, traducción nuestra). Complementariamente, a lo largo de los estudios, se accedió a documentos oficiales de investigaciones policiales y sentencias judiciales.

## Rip-off

En inglés, *rip-off* es una expresión popular con significados variados. En referencia a objetos, significa remover o extraer algo rápidamente de algún lugar. En referencia a sujetos, significa engañar, generalmente haciendo que alguien pague mucho por algo que vale poco, ya sea legal o ilegal. En el comercio de drogas, por ejemplo, se usa esta expresión para describir la situación en la que un comprador paga el precio de una cocaína buena, con un alto grado de pureza, por una de calidad inferior. La traducción al portugués sería algo como *passar para trás* y al español, como “timar”. Sin embargo, esta expresión, tanto por su referencia a objetos como a sujetos, se ha convertido también en el denominador común de lo que Eski y Buijt (2016) describieron como un *modus*

1 Cuando se mencionan en el artículo, los entrevistados son llamados por seudónimos con el fin de preservar su anonimato.

*operandi* global en el comercio mayorista de drogas, especialmente en el tráfico internacional de cocaína a través del transporte marítimo. Según la definición de la UNODC y la *World Customs Organization* (WCO):

Un “rip-off” es una metodología de ocultamiento donde un envío legítimo, generalmente en contenedor, es explotado para contrabandear mercancías (generalmente drogas ilícitas) desde el país de origen o el puerto de transbordo hasta el país de destino. En español, la terminología equivalente ampliamente utilizada por funcionarios de aduanas y fuerzas del orden es “gancho ciego”. Ni el remitente ni el(los) destinatario(s) son conscientes de que su envío está siendo contaminado para contrabandear carga ilícita. Para que este método tenga éxito, siempre habrá una conspiración local tanto en el país de origen o el puerto de transbordo como en el país de destino (UNODC y WCO, 2008, p. 64, traducción nuestra).

La modalidad consiste en esconder la cocaína en contenedores con mercancías legales que han sido debidamente negociadas por empresas idóneas sin participación en el tráfico –en este sentido, son estas empresas las que son *pasadas para atrás*–. De hecho, como no hay participación de exportadores e importadores, la cocaína escondida en mercancías legales puede acarrear grandes perjuicios para las empresas. Los contenedores son retenidos, embarques se pierden y, muchas veces, mercancías son desechadas si están contaminadas, sobre todo productos alimenticios que se vuelven inapropiados para el consumo (Roks, et al., 2021). De manera menos literal, de hecho, las autoridades llaman contaminados a los contenedores que han sido utilizados para esconder la droga.

La modalidad también es conocida como *rip-on/rip-off*, *rip-load/rip-off* y otras variaciones terminológicas que distinguen las etapas de exportación e importación, ya que los esquemas deben ser planeados para la inserción de la droga en un contenedor en el puerto de origen y para la extracción en el puerto de destino –lo que no siempre resulta exitoso–. En 2022, 500 kg de cocaína en un contenedor de café transportado del puerto de Santos al puerto de Amberes llegaron hasta una fábrica de Nespresso en Suiza (Anliker, et al., 2022). Por alguna razón, la extracción probablemente planificada para el puerto belga no se concretó, la droga también pasó desapercibida por las autoridades y siguió la ruta de entrega del café. En extravíos como este, la droga puede llegar hasta el continente equivocado, como contó Claudio, gestor de una compañía marítima. Los traficantes pueden contaminar un contenedor cuyo destino final es cualquier puerto en Asia, pero que será transbordado en un puerto específico en Europa donde planean extraer

la droga. Sin embargo, por diversas razones logísticas, la compañía cambia el transbordo de ese contenedor a un puerto diferente. Así, los traficantes pierden la droga, que solo es descubierta por las autoridades en el puerto asiático de destino o, si pasa desapercibida por ellas, por la empresa importadora de la mercancía legal del contenedor.

Una vez que la cocaína debe ser extraída del contenedor apresuradamente, antes de que salga del puerto y siga su ruta hacia el importador, el *rip-off* asume aquel primer significado de remoción rápida, lo que implica que la droga no puede estar tan escondida en el contenedor como para dificultar su extracción. Las descripciones de este *modus operandi* generalmente indican que los paquetes de cocaína se acondicionan en mochilas. En el puerto de origen, un contenedor previamente seleccionado por los traficantes de acuerdo con el destino de la droga se abre rompiendo su sello, y las mochilas son simplemente arrojadas o acomodadas encima o al frente de las mercancías aún cercanas a la puerta. De hecho, algunas definiciones incluyen esta característica del *rip-off* como “contrabando colocado dentro del contenedor cerca de las puertas y sin el conocimiento del remitente/destinatario” (UNODC y WCO, 2008, p. 29, traducción nuestra). El contenedor es entonces cerrado con un sello falso para disimular la violación. Un segundo sello falso se coloca dentro del contenedor, junto a alguna de las mochilas o bien expuesto y accesible de otra manera, para que en el puerto de destino el primer sello falso sea roto, las mochilas sean extraídas y el contenedor cerrado nuevamente con el segundo (McDermott, et al., 2021; Scaturro y Kemp, 2022). Artículos e informes enfatizan la corrupción de *insiders* como una condición necesaria (Antonelli, 2024; Eski y Buijt, 2016; European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction [EMCDDA] y Europol, 2019). Funcionarios de exportadoras, de terminales portuarios o de agencias de despacho proporcionan información confidencial sobre las rutas de los buques y los códigos de identificación de los contenedores, mientras que estibadores, camioneros, vigilantes y otros trabajadores con acceso insertan o extraen las mochilas.

La principal alternativa al *rip-off* es lo que los policías federales, inspectores aduaneros y otras autoridades brasileñas conocen como “ocultación” –en otros países, generalmente referida como *within the load* o *hide and seek* (McDermott, et al., 2021; Scaturro y Kemp, 2022)–. Como indica esta denominación, “las drogas están disfrazadas o incorporadas en las mercancías legítimas” (EMCDDA y Europol, 2019, p. 62, traducción nuestra). La cocaína se esconde dentro de las propias mercancías, las cuales son previamente modificadas para acomodar la droga, o junto a ellas en las sacas, cajas o barriles. En

estos casos, las mercancías legales se negocian con vistas al tráfico, de modo que típicamente hay participación de exportadores e importadores a través de empresas fachada que son fundadas o adquiridas por los traficantes. Por un lado, a diferencia del *rip-off* que corre el riesgo de extravío, la ocultación garantiza mayor control sobre el envío. Por otro lado, el registro de empresas a nombre de prestanombres, el uso de documentos falsos y otras protecciones son necesarias para que los traficantes no sean fácilmente identificados si las autoridades sospechan de la participación de exportadores e importadores.

Algunos informes ya han llamado la atención sobre el hecho de que las modalidades prevaletentes varían a lo largo del tiempo. McDermott, et al. (2021), por ejemplo, argumentaron que el uso de contenedores en el tráfico internacional de cocaína, inicialmente, se relacionaba principalmente con el *modus operandi* que describen como *within the load*, en el que los traficantes operaban empresas de exportación e importación para enviar y recibir la droga oculta en las mercancías negociadas. Habrían desplazado sus tácticas al *rip-off* cuando las autoridades comenzaron a perfilar las empresas del comercio exterior y, así, a investigar negociaciones sospechosas, ya que en el *rip-off* la droga puede estar escondida en contenedores de grandes empresas de reputación intachable. No obstante, según el EMCDDA y Europol (2019), esta tendencia puede estar revertiéndose:

El contrabando de envíos en contenedores marítimos sigue siendo el *modus operandi* más común asociado con la cocaína, especialmente utilizando el método *rip-on/rip-off*. Sin embargo, el uso de este método puede estar disminuyendo, ya que es menos adecuado para el contrabando de envíos muy grandes de cocaína y se ha vuelto más difícil de implementar debido a la automatización del manejo de contenedores en los puertos (EMCDDA y Europol, 2019, p. 141, traducción nuestra).

Para algunos autores, incluso, esta reversión ya parece estar completa. Como sugirieron Scaturro y Kemp (2022, p. 27, traducción nuestra), “el método del *hide and seek* es probablemente la técnica de contrabando más común”.

El caso brasileño también comprueba que estas modalidades se alternan. “La vulnerabilidad de la cadena logística cambia a lo largo del tiempo”, dijo Cláudio. Informes de la EMCDDA y de Europol (2019; 2020) que analizaron cuantitativamente los *modus operandi* de los envíos de cocaína incautados en el puerto de Amberes o destinados específicamente a él, pero incautados aún en los puertos de origen, demostraron que la prevalencia de las modalidades *rip-off* y *within legitimate goods* se invirtieron entre los envíos originados en Brasil entre los años 2017 y 2020, con la cocaína cada vez más oculta

en productos legales en lugar de mochilas arrojadas en los contenedores. Pero el análisis cualitativo del *rip-off* a partir de nuestro trabajo de campo en los principales puertos del país demuestra que los desplazamientos tácticos de este *modus operandi* confunden sus definiciones y distinciones tipológicas.

### **Rip-off clásico**

“En la mayoría de las incautaciones que realizamos, lo que se observa es que no hay involucramiento ni de exportador brasileño ni de importador extranjero”, afirmó Lúcio, de la Aduana de Santos. Fue a lo largo de la década del 2010 que el *rip-off* “se convirtió en una plaga”, según él. Noticias divulgadas al final de esa década afirmaban que “las bandas utilizan volúmenes de fácil extracción de los contenedores, como mochilas y bolsas de viaje, para intentar infiltrar la droga”, y que, “por no haber mucho tiempo para colocarlas en los contenedores, normalmente se encuentran justo al abrirlas” (Toledo, 2018, párrafo 5, traducción nuestra). De hecho, muchas veces las mochilas apiladas comenzaban a caer tan pronto como se abrían las puertas de los contenedores.

Inicialmente, la contaminación de los contenedores en la modalidad que los entrevistados llaman “*rip-off* de mochila” ocurría fuera del puerto, principalmente en los Recintos Especiales para Despacho Aduanero de Exportación (REDEX), donde los contenedores son cargados con mercancías y almacenados hasta que se obtienen las autorizaciones necesarias para su envío y continúan al terminal de embarque. En la Operación Oversea, una de las primeras en exponer la actuación de miembros del PCC en la exportación de cocaína hacia Europa, desmantelada en 2014, se investigó a funcionarios de diferentes REDEX por filtrar la información necesaria para la selección de contenedores a ser contaminados, así como por ayudar o participar activamente en la inserción de mochilas con la droga en los contenedores en estos recintos. En otros casos descubiertos en la operación, la contaminación ocurría en el trayecto del REDEX al terminal de embarque, cuando camioneros cooptados desviaban las rutas previstas hasta almacenes. Los sellos originales eran sustituidos por falsos o las puertas de los contenedores eran desarmadas, las mochilas escondidas y las puertas remontadas, manteniendo los sellos originales intactos.

De acuerdo con los entrevistados, los REDEX eran más buscados por los traficantes porque eran menos fiscalizados por las autoridades que los terminales portuarios y, en consecuencia, representaban un punto vulnerable de la cadena logística. Cuando esta fiscalización aumentó, se volvieron frecuentes los casos de contaminación de los contenedores en el trayecto

del REDEX al terminal de embarque a través de desvíos de ruta. Por eso, muchas transportadoras comenzaron a instalar rastreadores en sus camiones para seguir el trayecto. Los sistemas de telemetría por satélite emiten alertas automáticas de paradas o desvíos indebidos a centros de monitoreo que pueden contactar a los conductores o informar a los equipos de seguridad de los terminales portuarios para que se realicen verificaciones a la llegada del camión, explicó Thomas, gerente de uno de esos equipos. Pero no todas las transportadoras invirtieron en esta tecnología y, aun cuando lo hicieron, hay casos en que los camioneros utilizan un dispositivo popularmente conocido como “diablillo” (*capetinha*) para bloquear la señal del rastreador (Habeas Corpus N° 2067067-50.2020.8.26.0000, 2020).

Sin embargo, las condiciones del *rip-off* de mochila cambiaron en 2016, cuando la Aduana de Santos determinó el escaneo obligatorio de todos los contenedores con destino o transbordo a Europa, que debía realizarse en la entrada del terminal portuario de embarque mediante equipos de rayos X y empleados propios de dicho terminal o subcontratados por él. Hasta entonces, los contenedores de exportación solo se escaneaban mediante un análisis de riesgo, “puede ser 1 %, 5 %, 10 %, 50 %, depende de lo que se esté exportando”, explicó el jefe de la Aduana en ese momento (G1, 2013). Los traficantes interceptados en la Operación Oversea decían que pocos eran efectivamente escaneados debido a la gran cantidad, lo que hacía inviable la inspección de muchos –razón por la cual eran cautelosos con los sellos para no llamar la atención–. Entre otros parámetros de riesgo, en ese momento, se seleccionaban contenedores mediante un perfilamiento de las exportadoras en busca de la modalidad de ocultación. Pero después de esta y otras operaciones que evidenciaron la tendencia creciente del *rip-off*, que estaba ocurriendo incluso en contenedores de empresas bien reputadas, la medida se amplió al 100 % de los contenedores de exportación de la ruta europea. Lo mismo se hizo en Paranaguá y otros puertos brasileños.

La Resolución que determinaba el escaneo de los contenedores hacia Europa en el puerto de Santos fue publicada en abril de 2016. El resultado fue un *boom* de incautaciones. De enero a abril de 2016, se habían interceptado 707 kg de cocaína en el puerto. Solo en mayo, fueron 742 kg. Los fiscales de la Aduana suelen recordar ese mes como “el mayo blanco” (Câmara dos Deputados, 2019). La cantidad de cocaína interceptada en el puerto saltó de 1050 kg durante el año 2015 a 10622 kg en el año 2016. En gran medida, este aumento de casi 1000 % afectaba sobre todo al *modus operandi* del *rip-off* de mochila, dado que ellas eran simplemente arrojadas dentro de un contenedor fuera del puerto, en el REDEX o en el trayecto hacia el terminal de embarque. Como

los traficantes no se preocupaban por ocultarlas, las mochilas con la droga eran tan fácilmente detectadas en el escaneo realizado a la entrada del terminal que casi era posible contar cuántos paquetes había, dijo Aurélio, de la Aduana.

A pesar del obstáculo de los rayos X, el *rip-off* fuera del puerto no dejó de ocurrir. Incluso antes de que el escaneo de los contenedores destinados a Europa fuera obligatorio, los traficantes ya corrompían a los operadores de los escáneres –funcionarios subcontratados con salarios bajos y, por ende, vulnerables a sobornos o amenazas, según varios entrevistados–. De hecho, las autoridades han intentado resolver este problema a lo largo del tiempo. Inicialmente, la información sobre los contenedores se mostraba a los operadores, cuyas cabinas de operación estaban cerca de los escáneres, lo que facilitaba “mirar hacia otro lado” con respecto a los contenedores contaminados identificados por sus códigos o por el contacto con los camioneros. Posteriormente, las cabinas fueron alejadas y la información ya no se exhibía para dificultar que el operador supiera qué contenedor iba a ser escaneado. Más importante aún, las imágenes de los escaneos comenzaron a ser enviadas automáticamente a la RFB, donde los fiscales las revisan. Proyectos de automatización también fueron desarrollados por la RFB para el análisis de las imágenes. Hoy en día, según Pedro, de la Aduana de Santos, los análisis automatizados detectan fácilmente las mochilas arrojadas en el contenedor, ya que se desvían completamente del patrón.

Sin embargo, la contaminación de los contenedores con las mochilas gradualmente dejó de ocurrir fuera del puerto. En la Aduana de Santos, Pedro y su colega Fabiano nos mostraban la imagen de un escaneo en el que se veían mochilas con paquetes muy cerca de la puerta cuando dijeron que este *modus operandi* ya no ocurre. Otros entrevistados afirmaron lo mismo. A causa del escáner, los traficantes comenzaron a efectuar esta contaminación ya dentro de los terminales, en patios donde los contenedores están apilados mientras esperan ser embarcados. “Hemos observado que esta es una tendencia creciente”, dijo Lúcio en 2019: “las organizaciones criminales han intentado eludir el control del escáner, por lo que ahora están contaminando el contenedor dentro del patio, después de que ha sido escaneado”. Esto se describe bien en un caso en el puerto de Paranaguá:

En los últimos años, debido a la obligatoriedad de que todos los contenedores de exportación pasen por un equipo ESCÁNER en el Terminal de Contenedores de Paranaguá - TCP, los traficantes han adaptado el método para el “RIP ON” EN EL PATIO del terminal en un contenedor que ya espera embarque hacia Europa (descargado

previamente por otro camionero sin involucramiento en los crímenes). La acción criminal se desarrolla de la siguiente forma: el camionero integrante del esquema criminal entra al patio del TCP para algún servicio regular, pero transportando la carga de cocaína en la cabina del camión o en un compartimento de la caja. Luego, desvía su ruta programada en el patio del terminal, se dirige al lugar donde ya está depositado el contenedor que va a ser contaminado y realiza la ocultación de la droga con la ayuda de otros individuos (Habeas Corpus N° 5026379-69.2022.4.04.0000, 2022, párrafo 29, traducción nuestra, destacados del original).

Este *modus operandi* evidencia una limitación del escaneo. El modelo más común de escáner en los puertos brasileños es un portal fijo a través del cual los camiones pasan con los contenedores a una velocidad de 10 km/h. Los camiones no se estacionan y, así, el tiempo de inspección es corto, adecuándose bien al imperativo portuario de agilidad en los flujos. Sin embargo, por razones de protección radiológica, los rayos X no se aplican a la cabina de los camiones, ya que los conductores permanecen a bordo. “Así que cuando termina la cabina y empieza el contenedor, él se activa, termina, se apaga”, explicó Pedro. Como resultado, se han vuelto frecuentes los casos en que las mochilas son insertadas en contenedores ya escaneados dentro de los patios de los terminales de embarque, lo que ha comenzado a ser referido por entrevistados de Aduana como “*rip-off* de patio”. Las mochilas entran escondidas en la cabina de los camiones, que a veces incluso son modificadas con fondos o techos falsos. Una vez dentro de los terminales, trabajadores portuarios o personas que también entran escondidas en la cabina realizan la inserción de las mochilas en el contenedor, que ni siquiera necesitan estar bien escondidas. La única precaución que los traficantes parecen haber tomado a lo largo del tiempo ha sido el perfeccionamiento de los sellos falsos, ya que la RFB comenzó a verificarlos antes del embarque, según Aurélio<sup>2</sup>. En algunos casos, los traficantes insertan

las tabletas en el motor de los contenedores refrigerados en los patios, sin necesidad de romper los sellos de las puertas, pero poca cantidad cabe en el compartimento.

Por este desplazamiento, los entrevistados de la RFB y de la PF enfatizaron la importancia del rastreo de los camiones dentro del puerto. En los terminales de embarque, por ejemplo, los centros de seguridad comenzaron a monitorear más atentamente el trayecto con el fin de identificar desvíos hacia áreas no previstas. Además, se empezaron a realizar inspecciones en las cabinas de los camiones por vigilantes de empresas de seguridad contratadas por los terminales portuarios. El día anterior a la entrevista con representantes de una de estas empresas, un vigilante había encontrado mochilas con cocaína durante el procedimiento – que describieron como “manual, visualmente, abrir la cabina allí, inspeccionar, ver si hay alguien más, ver si hay algún producto ilícito”. Sin embargo, como resaltó Aurélio, el intenso flujo de camiones hace que las inspecciones sean breves y superficiales, de modo que drogas y personas escondidas en compartimentos modificados frecuentemente logran pasar. Además, el cansancio físico del vigilante después de decenas o cientos de camiones puede hacer que las inspecciones al final del turno de servicio se limiten a “echar un vistazo”, además de que la posibilidad de soborno o amenaza para hacer la vista gorda también es significativa. Lo mismo puede suceder con los empleados responsables por el monitoreo del trayecto de los camiones en los terminales.

Por lo tanto, esos cambios del *rip-off* demuestran un desplazamiento táctico del momento en que los contenedores son contaminados, del estufado o del transporte fuera del puerto al almacenamiento en su interior, pero aún convergente con las descripciones comunes del *rip-off* como *modus operandi*, con la inserción de mochilas en contenedores de exportadores e importadores sin participación en el tráfico. No obstante, otros cambios han confundido estas descripciones, haciendo que la Aduana de Santos adaptara su registro de las incautaciones al clasificar los casos de mochila como un “*rip-off* clásico”, diferenciándolos de lo que podría ser correspondientemente analizado como un “*rip-off* contemporáneo”, cuyo *modus operandi* se asemeja con la ocultación, *within the load* o *hide and seek*.

### **Rip-off contemporáneo**

Al mismo tiempo que el *modus operandi* clásico de las mochilas lanzadas dentro de los contenedores se tendía cada vez más hacia el *rip-off* de patio, pasando de fuera a dentro del puerto, otro cambio fue la mayor ocultación de los envíos de cocaína en mercancías legales, incluso fuera

2 Además del *rip-off* de patio, la contaminación de un contenedor también puede ocurrir a bordo del buque, como se descubrió en la Operación Brabo, desmantelada en 2017. Pequeñas embarcaciones llevaban las mochilas con la droga hasta los buques, donde tripulantes o trabajadores portuarios las izaban al puente con cuerdas y, posteriormente, las insertaban en los contenedores. Sin embargo, según los entrevistados, este *modus operandi* parece menos común para la contaminación de contenedores y, por lo tanto, para el *rip-off*. Con mayor frecuencia, en casos de “izaje”, que en Brasil también se llaman “pescaría” y en otros países *drop-off* o *drop-on/drop-off*, las mochilas se esconden en compartimentos dentro de la estructura del propio buque y, una vez en el puerto de destino, se lanzan al agua para ser recuperadas por embarcaciones más pequeñas o bajadas directamente a ellas.

del puerto, pero aún sin la participación de exportadores e importadores que negociaron tales mercancías. Según Douglas, de la Aduana de Santos:

Cuando comenzó a utilizarse el escáner para contenedores de exportación y aumentó mucho el volumen de incautaciones, empezaron a preocuparse más por ocultar. Las cargas más usadas generalmente son las de *commodities*, como azúcar y café. Hoy buscan esconder los volúmenes con la droga en medio de la carga (Douglas, comunicación personal, 2022/07/26).

En estos casos, a diferencia del *rip-off* de mochila, lo que ocurre podría describirse como un “*rip-off* de sacas”, ya que la cocaína se coloca en sacas de rafia de 50 kg o en *big bags* de polipropileno de más de 500 kg, comúnmente utilizadas para el acondicionamiento de *commodities*. Las sacas con las mercancías legales pueden ser descosidas, contaminadas y recosidas, o las sacas con la droga pueden ser preparadas previamente por los traficantes para reemplazar algunas de las primeras filas del contenedor. Así como ocurría en el *rip-off* clásico, este *rip-off* contemporáneo puede suceder por la contaminación de los contenedores en los REDEX o en el trayecto hacia el terminal de embarque. Aunque la fiscalización en los REDEX ha aumentado en los últimos años, investigaciones han descubierto que los traficantes sacaban contenedores del recinto, los contaminaban en otro lugar y luego los devolvían, con la ayuda de un camionero y, sobre todo, de un funcionario cooptado del REDEX que autorizaba la salida y entrada del contenedor. Y a pesar de que muchas transportadoras han instalado rastreadores en los camiones, hay excepciones a la regla y los bloqueadores de señal siguen siendo utilizados. En gran medida, el tiempo necesario para descoser, recoser, extraer e insertar las sacas en el contenedor dificulta esta contaminación dentro de los terminales de embarque.

Entrevistados de la RFB y de la PF dan varias explicaciones para la preferencia de los traficantes por las *commodities*, sobre todo por el volumen de las exportaciones de mercancías como azúcar, café y maíz con destino o transbordo en puertos europeos. “El mejor lugar para esconder un buey es en medio de la manada”, bromeó Aurélio, sugiriendo que, si hay decenas o cientos de contenedores de azúcar saliendo todos los días, por ejemplo, inspeccionar todos es una tarea imposible. En un caso, se encontraron sacas de cocaína en solo uno de los 40 contenedores de un lote con 540 sacas de azúcar cada uno (Apelação Criminal Nº 5001683-17.2022.4.03.6104, 2024). Estas *commodities* también son relativamente fáciles de manipular y las sacas pueden ser preparadas previamente. El escáner sigue siendo un obstáculo, pero si la ocultación se realiza

bien, como cada vez más se hace, “se vuelve difícil de detectar”, reconoció. Además de que las sacas pueden estar bien organizadas en el contenedor para que no se salgan del patrón de disposición, la densidad de la cocaína es relativamente cercana a la de algunas de estas *commodities* –aproximadamente el 70% de la del azúcar, estimaron Rafael y André, de la Aduana de Santos–. Una vez que las imágenes del escaneo se generan a partir de mediciones de densidad, esta diferencia de la cocaína con las demás mercancías a menudo puede ser observada, pero la detección no es tan fácil como lo era en el pasado con el *rip-off* de mochila y depende del buen estado de funcionamiento del escáner.

De hecho, muchos traficantes han comenzado a retirar la cocaína de tabletas prensadas y a acondicionarla suelta en sacas, imitando las *commodities* en las que se ocultan. Aurélio contó que él y su equipo una vez inspeccionaron un contenedor con *big bags* de azúcar, cada una con 500 kg o más, y encontraron una de esas bolsas llena de cocaína en forma de polvo. Documentos judiciales describen casos similares. En 2022, tras el escaneo en un terminal portuario de Santos, se incautaron 612 kg de cocaína en polvo, empaquetada en sacas de rafia, similares a las que acondicionaban la carga de azúcar que se estaba exportando, aunque las sacas con la droga tenían marcas con *spray* rojo y las costuras divergían: “[F]ueron realizadas diligencias, que apuntaron a un posible caso de ‘RIP-ON’, en que carga contaminada es insertada en el contenedor sin el consentimiento del exportador”, dice el documento (Apelação Criminal Nº 5001683-17.2022.4.03.6104, 2024, pp. 3-4, traducción nuestra, destacados del original). La sustitución de algunas sacas de azúcar por las de cocaína llevó aproximadamente 1 hora y 30 minutos en un galpón, después de que el camionero desvió el trayecto del REDEX al terminal, haciendo que un trayecto de 30 minutos tomara 2 horas y 40 minutos.

Sea en tableta, sea en polvo, la cocaína no solo se ha ocultado en azúcar. También es común en café, como mencionaron Douglas y algunos documentos. En 2018, tras el escaneado, fiscales de la RFB inspeccionaron un contenedor con sacas de café, cerrado con el sello original. Se identificaron 40 sacas con costuras divergentes, en las cuales había 1113 kg de cocaína en tabletas. Las investigaciones descubrieron que, al ser estufado, el contenedor había sido cerrado con un sello falso en posesión del camionero. En el trayecto al terminal de embarque, se desvió de la ruta hasta un galpón donde permaneció durante cuatro horas, cuando el sello falso fue roto, las tabletas escondidas en las sacas y el contenedor cerrado con el sello original que el camionero había recibido en la exportadora. Un segundo sello falso fue encontrado dentro del

contenedor para ser usado tras la extracción de la droga en el puerto de destino (Apelação Criminal Nº 0000816-51.2018.4.03.6104, 2019). En 2022, también tras el escaneado, se incautaron 603 kg de cocaína en polvo, empaquetados en sacas de rafia, en un contenedor con granos de maíz. Las investigaciones descubrieron que dos vigilantes de un REDEX dejaron entrar un camión sin autorización. En cuatro horas, personas que ingresaron a bordo descargaron las sacas con la cocaína del camión e insertaron las mismas en medio del maíz. La sentencia del caso describe la cocaína “a granel” (Habeas Corpus Nº 5024756-94.2022.4.03.0000, 2022).

Por lo tanto, así como en el *rip-off* clásico, exportadores e importadores no están involucrados en el *rip-off* contemporáneo, pero la droga está oculta en mercancías legales en lugar de mochilas siendo lanzadas en el contenedor –lo que se pensó típicamente como un *modus operandi* en el que ellos estarían involucrados–. Aun así, según Cláudio, policías y fiscales experimentados pueden saber si los exportadores e importadores participaron en un esquema solo observando la forma en que la droga fue escondida. Las sacas contaminadas deben estar en las primeras filas y marcadas de alguna manera para ser extraídas rápidamente en el puerto de destino, además de que a menudo divergen de las otras por fabricante o costura, por ejemplo. Sin embargo, estas tipologías aún se confunden debido a investigaciones sobre mochilas arrojadas en contenedores que, en lugar del *rip-off*, terminan comprobando la participación de aquellos que negociaron las mercancías única y exclusivamente para esconder la droga en ellas.

### **Rip-off falso**

Aunque menos común en comparación con el *modus operandi* del *rip-off*, hay casos con la participación de exportadores, importadores o intermediarios que negocian mercancías legales con la intención de esconder cocaína en ellas. Un ejemplo antiguo de este *modus operandi* remonta a 1994, cuando la Operación Alpha confiscó más de 7 toneladas en una finca en el estado de Tocantins. La droga, que era suministrada por el Cartel de Cali a los traficantes brasileños, iba a ser transportada en dos camiones hasta el puerto de Santos para ser embarcada con destino al puerto de Nueva York, oculta en 20 toneladas de tabaco empaquetado que habían sido negociadas por empresas fachada creadas por los traficantes con documentos falsos (Borges Filho, 2018). Desde entonces, se han encontrado tabletas de cocaína dentro de trozos de guayaba industrialmente empaquetados, en medio de pisos de mármol y granito apilados en *pallets* con huecos hechos específicamente

para ser llenados con droga, así como en cargas fuera de contenedores, desde camiones grúas hasta lanchas de lujo que fueron exportadas solo para eso.

Dada la prevalencia del *rip-off*, los esquemas con la participación de exportadores, importadores o intermediarios quizás no representen más del 1% de todos los casos con los que lidian la RFB y la PF, estimó Aurélio. Sin embargo, varios casos han llamado la atención de él y su equipo en la Aduana de Santos a lo largo de los años, ya que inicialmente parecían ser un *rip-off*, pero posteriormente se comprobaron como “operaciones planificadas” con mercancías negociadas exclusivamente para ese fin (Toledo, 2018). El *modus operandi* del *rip-off* clásico de mochilas era imitado precisamente para que, si las remesas de cocaína eran confiscadas y se abrían investigaciones, los responsables de la exportación pudieran alegar que los contenedores fueron contaminados sin su conocimiento en uno más de los tantos casos de *rip-off*. Debido a la imitación, según Aurélio, estos casos fueron llamados de “*rip-off* falsos”.

Un ejemplo del año 2016 fue relatado por él, cuando se detectaron 21 mochilas con 571 kg de cocaína en tabletas en un contenedor con telas de algodón tras el escaneo en el puerto de Santos. El sello del contenedor era original y las puertas parecían intactas, lo que dirigió las investigaciones hacia una posible contaminación que habría ocurrido fuera del puerto. Una empresa de *trading* de exportación había sido contratada por despachantes aduaneros que decían representar a un importador español interesado en las telas. Entre otros aspectos, los despachantes instruyeron a este *trading* sobre la transportadora que debía llevar el contenedor desde el REDEX, donde sería cargado, hasta el terminal de embarque. Comparando fotos del sello colocado en la carga, que se toman como procedimiento estándar, con el que estaba en el contenedor en el momento de la incautación, las autoridades notaron que el de las fotos era falso. Las investigaciones descubrieron que los traficantes produjeron el sello falso previamente, que fue usado para cerrar el contenedor en su carga en el REDEX. En el trayecto hacia el terminal, el camionero de la transportadora indicada por los despachantes se desvió de la ruta hasta un lugar donde el sello falso fue roto, las mochilas insertadas y el contenedor cerrado con el sello original. Las investigaciones también revelaron que, al inicio de las negociaciones, los despachantes solicitaron telas blancas, pero el *trading* solo pudo adquirir telas de colores. Cuando los despachantes se enteraron, no le dieron importancia –lo que realmente buscaban exportar era la cocaína–.

En este caso, aunque el *trading* de exportación no estaba involucrado, se sospecha que los despachantes

actuaron en connivencia con el importador español. Pero otros casos de *rip-off* falso muestran que despachantes y otros intermediarios del comercio exterior pueden planear tanto exportaciones como importaciones para esconder la cocaína, como se analizó en una sentencia judicial de la 5ª Vara Federal de Santos (Procedimiento Especial da Lei Antitóxicos Nº 0000826-95.2018.4.03.6104, 2019). En el año siguiente a la incautación de los 571 kg en el contenedor de telas, se incautaron 760 kg más en 27 mochilas dentro de un contenedor con harina de maíz en el puerto. La investigación descartó la participación de la exportadora brasileña, que proporcionó los registros de sus negociaciones con el supuesto representante local del importador holandés, así como del propio importador, que en realidad no tenía ningún representante en Brasil. Lo que se descubrió fue que un consultor aduanero, haciéndose pasar por representante del importador, adquirió 40 toneladas de harina en sacas de 50 kg y planeó su exportación solo para esconder la cocaína.

Estos individuos probablemente tenían detrás de sí organizaciones criminales más grandes. Pero, aunque sorprendente, no fue la primera vez que se reportó tal engaño. En el libro de Rastello (2011), un traficante describe los esquemas que utilizaba para ocultar cocaína en azulejos de cerámica utilizando el nombre de una de las mayores exportadoras chilenas del sector y un importador de origen italiano con filiales en varios países europeos, sin que nadie de ambas empresas lo supiera. Además de despachantes, consultores y otros intermediarios, estas imitaciones pueden ser planeadas por los propios exportadores e importadores “esperando que, en el peor de los casos, si es interceptada, pueden fingir ignorancia” (Rastello, 2011, p. 148, traducción nuestra). Así, mientras los policías y fiscales creen poder saber si los responsables de estas empresas estuvieron involucrados solo con observar la forma en que la droga fue escondida, los traficantes se aprovechan de esta creencia como táctica de protección.

## Discusión y conclusión

Investigaciones en puertos de destino de la cocaína, especialmente en Europa, identificaron el *rip-off* como una de las modalidades prevalentes de importación de la droga. En “desplazamientos tácticos” (Caulkins, 1992; Reppetto, 1976), esta modalidad se adapta continuamente a las medidas de seguridad portuaria, pero típicamente es definida a partir del *modus operandi* de mochilas con tabletas de cocaína insertadas en contenedores con mercancías legales, sin la participación de exportadores e importadores en el tráfico (EMCDDA y Europol, 2019; 2020; Eski y Buijt, 2016; Roks, et al., 2021). En este

artículo, analizamos cualitativamente el *rip-off* en la exportación desde puertos de origen en América del Sur. Basándonos en trabajo de campo realizado en los puertos de Santos y Paranaguá, en Brasil, buscamos responder a las preguntas de cuáles son las tácticas utilizadas en esta modalidad y de cómo se adaptan a las medidas de seguridad portuaria.

En primer lugar, identificamos el *modus operandi* típico del “*rip-off* clásico”, más conocido como el “*rip-off* de mochilas” que son insertadas en contenedores con mercancías legales de exportadores e importadores sin participación en el tráfico. Su principal alternativa es lo que se conoce como ocultación, *within the load o hide and seek*, cuando las mercancías legales son negociadas por exportadores e importadores con el fin de esconder la droga (McDermott, et al., 2021; Scaturro y Kemp, 2022). Adaptándose a los rayos X de los contenedores en la entrada de los terminales, los operadores de los escáneres comenzaron a ser corrompidos. Sin embargo, un desplazamiento táctico más notorio del *rip-off* de mochilas ocurrió en el momento en que las mochilas son insertadas, pasando de fuera a dentro del puerto – una tendencia que comenzó a ser conocida como “*rip-off* de patio”-. De esta manera, las mochilas se esconden en las cabinas de los camiones que no son sometidos al escaneo por rayos X y, una vez dentro de los patios, son insertadas junto a las mercancías de los contenedores o, en menores cantidades, en el compartimento del motor de los contenedores refrigerados. Aunque se realizan inspecciones de las cabinas por parte de vigilantes, estas son breves y superficiales debido al intenso flujo de camiones y pueden verse afectadas por el cansancio –lo que también ocurre con los empleados que monitorean los camiones en los terminales–. Además, la posibilidad de cooptación o amenazas es significativa y, después de la contaminación, se utilizan sellos falsificados para disimular las violaciones.

En segundo lugar, el *rip-off* clásico se desplazó tácticamente hacia lo que identificamos como “*rip-off* contemporáneo”, con la ocultación de la droga dentro de las mercancías legales, principalmente *commodities*, pero aún sin la participación de exportadores e importadores. En comparación con el *rip-off* de mochilas, este *modus operandi* es descrito por los entrevistados como un “*rip-off* de sacas”, en las que las costuras son descosidas, se contaminan con la droga y luego se vuelven a coser, o se preparan previamente para reemplazar algunas de las primeras filas del contenedor, aún fuera del puerto. En los REDEX, vigilantes corrompidos pueden ayudar en la contaminación; en el trayecto hacia los terminales de embarque, los camioneros pueden desviar la ruta con este fin, dado que no todas las transportadoras han instalado

rastreadores y se utilizan bloqueadores de señal. En ambos casos, sellos falsos disimulan las violaciones, o las puertas de los contenedores son desmontadas y luego remontadas para preservar los sellos originales. Además, la forma de la cocaína también se adapta con frecuencia. En lugar de prensarla en tabletas, la droga en polvo puede ser acondicionada suelta en las sacas, lo que dificulta su detección por los rayos X cuando se oculta en *commodities* con densidad similar y organizada en el mismo patrón de disposición que las demás sacas –lo que aún incluye la posibilidad de cooptación o amenazas hacia los operadores del escáner–.

En tercer lugar, finalmente, identificamos que las *commodities* y otras mercancías legales pueden ser negociadas por exportadores, importadores o intermediarios, como despachantes o consultores aduaneros, exclusivamente para ocultar la cocaína, como se definiría la modalidad de ocultación, *within the load* o *hide and seek*, pero aun así contaminadas con mochilas en un *modus operandi* prácticamente idéntico al del *rip-off* clásico. En gran medida, según la información recopilada en nuestro trabajo de campo, este desplazamiento corresponde a una táctica de protección por parte de los traficantes, quienes pretenden fundamentar alegaciones de ignorancia si las remesas de droga en sus contenedores son incautadas y las investigaciones policiales son iniciadas, –una imitación que los entrevistados empezaron a llamar “*rip-off* falso”–. En estos casos, las adaptaciones a las medidas de seguridad portuaria son similares a las del *rip-off* clásico para prevenir la detección de las remesas, pero, además, buscan evitar arrestos y otras consecuencias legales que se derivarían de esa detección.

Estos desplazamientos tácticos confunden las definiciones tipológicas que distinguen el *rip-off* de otras modalidades. Los informes internacionales han señalado una inversión de las modalidades prevalentes, con lo que se llama ocultación, *hide and seek* o *within the load*, típicamente con la participación de exportadores e importadores, volviéndose más común que el *rip-off* (EMCDDA y Europol, 2020; Scaturro y Kemp, 2022). Sin embargo, nuestro trabajo de campo en Brasil demuestra que estos desplazamientos indican una transición del *rip-off* clásico al contemporáneo, con esquemas sin participación de exportadores e importadores aún prevalentes. Estos desplazamientos se confunden con la alternativa de ocultación, *hide and seek* o *within the load*, y se complejizan con casos de *rip-off* falso, cuando la imitación del *modus operandi* del *rip-off* dificulta la distinción entre esquemas con infiltración en rutas legales de terceros o el establecimiento de rutas legales propias con fines de tráfico (Antonelli, 2024). Por lo tanto, comprender las tácticas locales del tráfico internacional

de cocaína es esencial para explicar sus formas de inmersión en la industria del transporte marítimo y, en general, en la economía legal (Hobbs, 1998; Kleemans y van de Bunt, 1999).

## Conflicto de interés

No se presentó conflicto de interés en el desarrollo de la presente investigación académica. Declaramos que no tenemos ninguna relación financiera o personal que pudiera influir en la interpretación y publicación de los resultados obtenidos. Asimismo, aseguramos cumplir con las normas éticas y de integridad científica en todo momento, de acuerdo con las directrices establecidas por la comunidad académica y las dictaminadas por la presente revista.

## Agradecimientos

Agradecemos a Nicolás Santiago Lien, a Rosa Montserrat Castañeda Moreno y a los editores y evaluadores de la *Revista Criminalidad* por la revisión de la versión preliminar de este artículo; a nuestros entrevistados por los conocimientos compartidos; y a la *Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior* (CAPES, Código de Financiación 001) y a la *Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo* (FAPESP, Proceso 2021/02709–3) por el apoyo a las investigaciones de las cuales este artículo deriva.

## Referencias

- Adorno, S. (2024). Collective action and sociological research network in the fight against crime in Brazil. *Revista Científica General José María Córdova*, 22(46), 433-456.
- Adorno, S. y Dias, C. (2016). Cronologia dos “ataques de 2006” e a nova configuração de poder nas prisões na década. *Revista Brasileira de Segurança Pública*, 10(2), 118-132.
- Adorno, S. y Dias, C. (2019). Brazil: organised crime, corruption and urban violence. In: Allum, F. y Gilmour, S. (eds), *Handbook of organised crime and politics* (pp. 226-241). Edward Elgar Publishing.
- Anliker, N., Fumagalli, A. y Lemcke, A. (2022). Cocaine in the coffee sacks: how half a ton of drugs ended up at a Nespresso factory in Switzerland. <https://www.nzz.ch/english/how-a-half-ton-of-cocaine-found-its-way-to-a-swiss-coffee-factory-ld.1694872>

- Antonelli, M. (2024). Unpacking drug trafficking phenomenon through seaports: lessons from the Italian ports. *Global Crime*, 25(1), 72-95.
- Apelação Criminal N° 0000816-51.2018.4.03.6104 (Tribunal Regional Federal da 3ª Região 2019).
- Apelação Criminal N° 5001683-17.2022.4.03.6104 (Tribunal Regional Federal da 3ª Região 2024).
- Biondi, K. (2010). *Junto e misturado: uma etnografia do PCC*. Editora Terceiro Nome.
- Borges Filho, A. (2018). *Operação Alpha: a rota da cocaína de Cali no Brasil*. Editar.
- Câmara dos Deputados. (2019). Comissão de Segurança Pública e Combate ao Crime Organizado [video]. YouTube. [https://www.youtube.com/watch?v=7TTzyzhobQ&ab\\_channel=C%C3%A2maradosDeputados](https://www.youtube.com/watch?v=7TTzyzhobQ&ab_channel=C%C3%A2maradosDeputados)
- Caulkins, J. (1992). Thinking about displacement in drug markets: why observing change of venue isn't enough. *Journal of Drug Issues*, 22(1), 17-30.
- Couto, V. y Beato Filho, C. (2019). Milícias: o crime organizado por meio de uma análise das redes sociais. *Revista Brasileira de Sociologia*, 7(17), 201-221.
- Dalby, C. (2022). How Brazil's Port of Santos Became Cocaine's World Trade Center. Insight Crime. <https://insightcrime.org/news/how-brazils-port-of-santos-became-cocaines-world-trade-center/>
- Dias, C. (2013). *PCC: hegemonia nas prisões e monopólio da violência*. Saraiva.
- Eski, Y. (2011). 'Port of call': towards a criminology of port security. *Criminology & Criminal Justice*, 11(5), 415-431.
- Eski, Y. y Buijt, R. (2016). Dockers in drugs: policing the illegal drug trade and port employee corruption in the port of Rotterdam. *Policing: A Journal of Policy and Practice*, 11(4), 371-386.
- European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction e Europol. (2019). *EU drug markets report 2019*. Publications Office of the European Union.
- European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction e Europol. (2020). *EU drug markets: impact of COVID-19*. Publications Office of the European Union.
- Feltran, G. (2011). *Fronteiras de tensão: política e violência nas periferias de São Paulo*. Editora UNESP.
- Feltran, G. (2018). *Irmãos: uma história do PCC*. Companhia das Letras.
- G1. (2013). Novo scanner passa a vistoriar toda carga importada no Porto de Santos. <https://g1.globo.com/sp/santos-regiao/noticia/2013/08/novo-scanner-passa-vistoriar-toda-carga-importada-no-porto-de-santos.html>
- Habeas Corpus n° 2067067-50.2020.8.26.0000 (Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo 2020).
- Habeas Corpus N° 5024756-94.2022.4.03.0000 (Tribunal Regional Federal da 3ª Região 2022).
- Habeas Corpus N° 5026379-69.2022.4.04.0000 (Tribunal Regional Federal da 4ª Região 2022).
- Hobbs, D. (1998). Going down the glocal: the local context of organised crime. *The Howard Journal*, 37(4), 407-422.
- Kleemans, E. y van de Bunt, H. (1999). The social embeddedness of organized crime. *Transnational Organized Crime*, 5(1), 19-36.
- Machado da Silva, L. (2004). Sociabilidade violenta: por uma interpretação da criminalidade contemporânea no Brasil urbano. *Sociedade e Estado*, 19(1), 53-84.
- Manso, B. (2020). *A república das milícias: dos esquadrões da morte à era de Bolsonaro*. Todavía.
- Manso, B. y Dias, C. (2017). PCC, sistema prisional e gestão do novo mundo do crime no Brasil. *Revista Brasileira de Segurança Pública*, 11(2), 10-29.
- Manso, B. y Dias, C. (2018). *A guerra: a ascensão do PCC e o mundo do crime no Brasil*. Todavía.
- McDermott, J., Bargent, J., den Held, D. y Ramírez, M. (2021). *The cocaine pipeline to Europe*. Global Initiative Against Transnational Organized Crime and Insight Crime.
- Mingardi, G. (1998). *O Estado e o crime organizado*. IBCrim.

- Misse, M. (1999). *Malandros, marginais e vagabundos e a acumulação social da violência no Rio de Janeiro*. Tese de Doutorado em Sociologia, IUPERJ, Rio de Janeiro.
- Misse, M. (2011). Crime organizado e crime comum no rio de janeiro: diferenças e afinidades. *Revista Sociologia e Política*, 19(40), 13-25.
- Paoli, L. y Beken, T. (2014). Organized crime: a contested concept. In: Paoli, L. (ed.), *The Oxford handbook of organized crime* (pp. 13-31). Oxford University Press.
- Patriarca, G. (2021). A âncora da segurança: centralidades e capitais na rede de segurança do porto de Santos. *Lua Nova*, 114, 69-104.
- Patriarca, G. y Lopes, C. (2024). Capital struggles in security networks: a theoretical framework. *Theoretical Criminology*, 28(3), 346-363.
- Peralva, A. (2000). *Violência e democracia: o paradoxo brasileiro*. Paz e Terra.
- Pinho, I., Rodrigues, F. y Zambon, G. (2023). Navegar é preciso: as jornadas da cocaína e a expansão das facções pelo Brasil. *Novos Estudos CEBRAP*, 42(1), 41-58.
- Procedimento especial da Lei Antitóxicos Nº 0000826-95.2018.4.03.6104 (5ª Vara Federal de Santos 2019).
- Rastello, L. (2011). *I am the market: how to smuggle cocaine by the ton, in five easy lessons*. Faber and Faber, Inc.
- Repetto, T. (1976). Crime prevention and the displacement phenomenon. *Crime & Delinquency*, 22, 166-177.
- Roks, R., Bisschop, L. y Staring, R. (2021). Getting a foot in the door: spaces of cocaine trafficking in the Port of Rotterdam. *Trends in Organized Crime*, 24, 171-188.
- Salla, F. (2006). As rebeliões nas prisões: novos significados a partir da experiência brasileira. *Sociologias*, 8(16), 274-307.
- Sampó, C. y Troncoso, V. (2023). Cocaine trafficking from non-traditional ports: examining the cases of Argentina, Chile and Uruguay. *Trends in Organized Crime*, 26(3), 235-257.
- Scaturro, R. y Kemp, W. (2022). *Portholes: exploring the maritime Balkan routes*. Global Initiative Against Transnational Organized Crime.
- Sergi, A. (2022). Playing Pac-Man in Portville: policing the dilution and fragmentation of drug importations through major seaports. *European Journal of Criminology*, 19(4), 674-691.
- Soares, L. (2000). *Meu casaco de general: quinhentos dias no front da segurança pública do Rio de Janeiro*. Companhia das Letras.
- Toledo, M. (2018). Crime usa até cabeça de suíno para enviar droga pelo porto de Santos. Folha de São Paulo. <https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2018/04/crime-usa-ate-cabeca-de-suino-para-enviar-droga-pelo-porto-de-santos.shtml>
- United Nations Conference on Trade and Development - UNCTAD. (2023). *Review of maritime transport 2023: towards a green and just transition*. United Nations.
- United Nations Office on Drugs and Crime - UNODC. (2022). *World Drug Report*. United Nations Office on Drugs and Crime.
- United Nations Office on Drugs and Crime - UNODC y World Customs Organization - WCO. (2008). *Global Container Analysis Report*. United Nations.
- Von Lampe, K. (2016). *Organized crime: analyzing illegal activities, criminal structures, and extra-legal governance*. Sage Publications.
- Zaluar, A. (1985). *A máquina e a revolta: as organizações populares e o significado da pobreza*. Brasiliense.
- Zaluar, A. y Conceição, I. (2007). Favelas sob o controle das milícias no Rio de Janeiro: que paz? *São Paulo em Perspectiva*, 21(2), 89-101.