

## Caso vaquita marina: ecología política y periodismo

Víctor Renné Rodríguez Sánchez\*

### Resumen

El siguiente texto que comparto es un seguimiento periodístico sobre la problemática de la vaquita marina en México. El extracto de una investigación llevada por un periodo de cinco años que me ha permitido comprender un problema ambiental local complejo con ramificaciones internacionales. El Dr. Lorenzo Rojas-Bracho —uno de los científicos dedicados a la conservación de la vaquita marina con mayor visibilidad en los últimos años— comentó que lo que comenzó como un problema de conservación pequeño creció sin control hasta enredarse con la entrada de grupos criminales internacionales para convertirse en un conflicto complejo y difícil de resolver. Mientras los científicos proponían las vías para la conservación de la marsopa mexicana, la organización de inteligencia verde, Earth League International, estudió el caso desde una perspectiva de seguridad internacional. Este texto que comparto evidencia una red de tráfico ilegal internacional que alimenta el problema de la vaquita marina, siendo la marsopa mexicana una víctima incidental del entramado. El lector entenderá la problemática del cetáceo mexicano desde una vista cenital global: desde las tiendas de productos ilegales en China, sobre las lanchas de pesca ilegal en el mar de Cortés, en la corrupción de las autoridades mexicanas y la violencia generada por el crimen organizado cuando falta el Estado de derecho. Es un capítulo del drama de la vaquita marina que va más allá de su hábitat en el alto golfo de California.

*Palabras clave: vaquita marina, totoaba, crimen organizado.*

### Abstract

The following text is a journalistic follow-up on the problem of the vaquita marina in Mexico. The excerpt from an investigation carried out over a period of five years that has allowed me to understand a complex local environmental problem with international ramifications. As Dr. Lorenzo Rojas-Bracho, one of the most visible scientific and spokesman about the vaquita conservation in recent years, once told me, what began as a small conservation problem grew uncontrollably until it became entangled with criminal groups to become a complex and difficult conflict. While international scientists proposed ways to conserve the Mexican porpoise, the

green intelligence organization, Earth League International, studied the case from an international security perspective. This text is based on this second perspective, on how an international illegal trafficking network is feeding the vaquita problem being the specie an incidental victim of the network. The reader will understand the problem of the Mexican cetacean from a zenithal perspective: from the buyers in China, the illegal fishing boats in Mexican waters, the corruption of the Mexican authorities and the violence generated by the organized crime due to the absence of rule of law. This is a chapter about the drama of the vaquita that goes beyond its habitat in the Upper Gulf of California.

*Keywords: vaquita marina, totoaba, organized crime.*

## Introducción<sup>1</sup>

La vaquita marina (*Phocoena sinus*) es una marsopa endémica de México que se encuentra en grave peligro de extinción. El crimen ecológico anunciado del cetáceo mexicano, víctima colateral de la pesca ilegal de totoaba, pone en evidencia la falta de gobernanza en los mares mexicanos, donde los tentáculos del crimen organizado han encontrado un área para ejercer su poder y obtener jugosas ganancias. Ello ha causado una degradación social y ambiental donde la vaquita marina fue puesta en la crítica posición de peligro de extinción.

El caso de la marsopa mexicana resulta singular por varios aspectos: se reduce a un conflicto en un espacio geográfico limitado, el alto golfo de California; donde la vaquita marina se ha mantenido con una población reducida; que a su vez comparte el hábitat con la totoaba (*Totoaba macdonaldi*), un pez también endémico de aquellas aguas y cuya vejiga natatoria es apreciada en los mercados orientales clandestinos, razón por la cual es pescado con redes de enmalle o agalleras, artes de pesca prohibidas que son la principal causa de muerte de la vaquita marina.

Investigar el caso de la vaquita marina ha sido un camino sinuoso con partes claras y otras oscuras. Un caso en el que existe la corrupción, el abandono, la negligencia. También la pasión científica por la conservación y el ímpetu de organizaciones ambientales internacionales imparables. Mafia china, subastas clandestinas, cárteles mexicanos, actores de Hollywood y seis administraciones federales; todos son parte de una historia socioambiental compleja, de un conflicto que al día de hoy no se le

ha logrado crear el escenario para alejar a la vaquita marina del riesgo de extinción en la que se encuentra y ofrecer a las comunidades ribereñas una alternativa que les garantice una vida digna.

Sirve estudiar el caso desde la óptica de la ecología política, considerando que el Estado mexicano está obligado, por la Constitución política mexicana y por acuerdos internacionales, a proteger a la vaquita marina de los elementos que pongan en riesgo su supervivencia. Cada uno de los actores, desde la comunidad científica hasta la presencia de grupos delictivos, entran dentro de un mapa donde la política, en la acción u omisión, impactan en la realidad de la marsopa mexicana. Y es a través del periodismo que encontré el mejor vehículo para narrar este drama ambiental mexicano.

## **Cartel del Mar**

Es difícil dibujar la estructura de una organización tan pequeña. No comparte la robusta maquinaria de otros brazos del crimen organizado, pero responde a la misma lógica organizativa: supone un control de recursos, una nómina, un aparato logístico y una forma de generar ganancias fuera del campo del radar de lo legal. A partir de la detención de nueve personas mientras intentaban cruzar buches de totoaba ilegalmente por Mexicali y Tijuana, ambas ciudades fronterizas en Baja California, las autoridades federales de Estados Unidos dieron luz sobre una naciente ruta de tráfico impulsada por un lucrativo mercado ilegal en China. Miles de kilómetros, altas cantidades de dinero, muchas manos y corrupción estaban detrás de esa naciente ruta ilegal que no solamente ponía en riesgo la existencia de la totoaba, catalogada como especie en peligro de extinción desde 1976, sino que la repentina irrupción de este hilo de dinero estaba financiando la entrada de redes de enmalle al alto golfo de California las cuales estaban afectando colateralmente a una segunda especie, la vaquita marina, igualmente en peligro de extinción.

El escándalo internacional que ha significado que la demanda por una especie en riesgo ponga en inminente peligro de extinción a otra ha atraído todo tipo de reflectores mediáticos. Debido a su elevado precio en los mercados negros asiáticos, el periodista mexicano Carlos Loret de Mola comparó el buche de totoaba con la cocaína, ya que ambos productos pueden alcanzar en el mercado negro un precio promedio de hasta 45 mil dólares. De ahí el mote: “cocaína del mar”.

Por un tiempo, esa etiqueta sirvió para presentar la problemática de la pesca ilegal de totoaba en el alto golfo y el involucramiento del crimen organizado en el tráfico de buche de tal pez, generando a la par un imaginario colectivo alejado de lo que realmente sucede en el opaco mundo de los mercados negros.

Una mejor lectura de la problemática es posible a partir de la investigación de la agrupación de inteligencia ambiental, Elephant Action League (hoy operando como Earth International League, EIL). En su reporte *Operation Fake Gold*, publicado en 2018, no solamente trazaron a detalle la ruta del buche, desde su extracción en el golfo de California hasta su venta comercial en el sur de China, sino que también presentaron el perfil de cada uno de los actores involucrados, desde los pescadores ilegales hasta los intermediarios y, principalmente, los compradores o financiadores. Como un primer paso para comprender la envergadura de la problemática, el informe invita a entender al buche desde una nueva óptica. Apreciarlo con la misma lógica con que se le ofrecía el producto durante las subastas clandestinas, ya que la motivación de los compradores era otra.

En tiempos pasados, el buche de totoaba fue catalogado como un tesoro nutricional con propiedades curativas en varias regiones de la China continental, en especial en la provincia de Guangdong. Junto al abulón, el pepino de mar y la aleta de tiburón, eran considerados como auténticas delicias, presentadas exclusivamente en ocasiones especiales como ceremonias nupciales, cumpleaños o las celebraciones de Año Nuevo Chino. Si bien en el presente se mantiene la práctica de adquirir el buche de totoaba para cuestiones culinarias o medicinales, nació una nueva motivación que permitiría que su valoración lograra cifras estratosféricas.

Esta nueva variable derivó de una nueva percepción del producto, cuando éste comenzó a ser visto como una inversión financiera. Un producto de lujo, exclusivo de las nuevas cúpulas empresariales y políticas chinas, para quienes presumir este producto infunde respeto y admiración. Representa poder. Como cualquier producto escaso en el mercado y con una demanda constante, su paso por el tiempo permite un aumento de su valor. Por esas razones, teoriza el documento, el buche de totoaba tiene una mayor similitud con el oro metálico que con la cocaína. Tanto el buche como el oro se valoran con el tiempo a partir de su escasez; además, comparten que ambos son vistos como bienes de inversión.

Parece algo nimio, pero esta nueva forma de apreciar el buche sería lo que alimentará una industria poderosa, con capacidad de pagar enormes cantidades de dinero en los diferentes puntos de la ruta, corrompiendo todo a su paso. Los facilitadores,

ciudadanos chinos con negocios formales pero abiertos a participar en actividades ilegales de bajo riesgo, financiarán el trasiego de buche a través de diversas rutas, tanto por México, a través de los aeropuertos de Tijuana y Ciudad de México, como por Estados Unidos, por diferentes aeropuertos y puertos marítimos, siempre con destino a China.

Cuando las vías por Hong Kong o Shanghái se volvieron inviables debido al incremento en la vigilancia, los financiadores optaron por nuevas rutas. Desde Corea del Sur o, principalmente, a través de países del sudeste asiático como Tailandia y Camboya, que si bien implicaba un camino largo, resultaría mucho más seguro en su trasiego por tierra hacia los mercados del sur de China.

Toda la demanda de buche de totoaba viene de China, la parte superior de la pirámide de esta industria. Es difícil de controlarla, ya que deriva de una necesidad creada en el corazón del mercado negro. No es necesario justificarlo; mientras existan personas que den fe de su valor mediante una intención de compra, su valor existe y lo vuelve real. Todo individuo que cuente con los recursos para comprar un buche, tarde que temprano, dará con la información necesaria que lo guíe hasta la provincia sureña de Guangdong. Ya sea como inversión o como un regalo especial, práctica común entre empresarios y políticos para ganar favores y premiar lealtades, fácilmente encontrará algún establecimiento donde, sin mayor problema, se le ofrecerán el producto seco y listo para llevar. En subastas clandestinas, su precio ha llegado hasta los 80000 dólares por kilogramo.

Los proveedores del producto ilegal normalmente administran tiendas especializadas en la venta de productos marinos secos. Vitrinas llenas de carnes secas, amarillentas, de varias especies pertenecientes a una larga lista de productos reconocidos en su tradición culinaria y para fines medicinales. En la ciudad de Shantou, un 60% de los trabajadores de las tiendas reconocían sin tapujos manejar buche de totoaba dentro de su inventario, según el reporte de EIL. Para obtener ese cúmulo de información, los agentes infiltrados de la organización, normalmente de descendencia china para entablar una mejor conversación con los vendedores nativos y ganar así su confianza, registraron las interacciones mediante equipos de grabación ocultos entre su ropa. En muchas de las intervenciones lograron que los vendedores mostraran el producto en el lugar mismo, aunque la gran mayoría lo hacían a puertas cerradas.

La dinámica sucedía, más o menos, de esta manera: en Shantou, el agente encubierto de EIL entra a la tienda de productos del mar. Gran parte de la mercancía a

la venta es producto seco ordenado dentro de vitrinas empotradas en madera. Piezas irregulares de aspecto poco atractivo, pero que para el ojo conocedor representan entrar a una tienda de milagritos. Buches y aleta de tiburón. Empresarios, cocineros de lujo y médicos tradicionales babean al entrar.

El siguiente paso es dirigirse con el dueño de la tienda y preguntar si todavía tienen algo de buche de totoaba disponible. Para ganar su confianza, dice que escuchó a su hija presumiendo sobre una venta de buche que alcanzó los 100 000 yuanes (14 500 dólares). El dueño confirma. Pone las bases para un ambiente de complicidad. Explica que el producto es de origen foráneo, importado desde Estados Unidos. Confiesa que su valor de salida fue de 70 000 yuanes por medio kilo. Aumentó el precio comparado con el año pasado, cuando el medio kilo alcanzó un precio de 60 000 yuanes. El dueño del establecimiento se muestra confiado de que el precio continuará aumentando con los años. Dale 2 o 3 años más, para que veas cómo aumenta otros miles más, dice muy seguro. Sigue confirmar que el producto provenga de México. Para obtener este dato, el agente infiltrado sólo debe preguntar si los buches son “grandes tipo pipa”, término clave para confirmar su origen mexicano. Si el dueño asiente, lo que está diciendo es que son vejigas natatorias de *Totoaba macdonaldi* traídos de contrabando. Lo que básicamente quiere decir que una parte de la tienda tiene un brazo dentro del mercado negro. Gracias a la perspicacia del agente, se crea un puente de confianza que permite al dueño relajarse y contar un poco más del *modus operandi*; le confirma que los buches son transportados entre buches de bacalao. Mezclados para pasar desapercibidos en las aduanas aeroportuarias. Es una inversión extra de 300 yuanes por embalaje con tal de obtener el valioso buche totoaba. La demanda es tal que motivó este movimiento financiero y logístico transnacional. La mano invisible del mercado permitirá que el precio por kilogramo de buche de totoaba aumente con los años por una sencilla razón: su valor se aprecia al ser un bien escaso. En el fondo, que se halle en peligro de extinción lo vuelve todavía más atractivo para los inversionistas. A su forma de pensar los negocios y la vida, si la totoaba llegase a desaparecer, quiere decir que sus buches aumentarán exponencialmente su valor. Y eso es bueno para los negocios.

## El suministro

Si la demanda de buche de totoaba existe, por ende, coexiste quien la abastezca. Toda esta labor primaria se lleva a cabo en dos comunidades del alto golfo de Ca-

lifornia: San Felipe, Baja California, y Golfo de Santa Clara, Sonora. La zona de extracción de la totoaba coincide con el hábitat de la vaquita marina. La primera es la buscada; la segunda es un daño colateral problemático, ya que atrae los reflectores de periodistas y es a quien dedican la mayor parte de los esfuerzos de protección, lo que se traduce en mayor presencia de inspectores ambientales y fuerzas de seguridad en todas sus modalidades.

Los buches, ansiados en el mercado asiático, son obtenidos por pescadores ilegales, los bucheros del alto golfo de California. Básicamente existen tres tipos de pescadores: los independientes, que son aquellos pescadores orillados por la prohibición y que se arriesgan a la faena para apoyar a la familia; los pescadores reclutados por el crimen organizado, a quienes suministran con redes de pesca y el equipo necesario y pertenecen a la nómina del crimen organizado. Y están los narcobucheros, criminales que realizan la pesca con sus propios medios.

Quienes aceptan enrolarse en el negocio de suministro deben prepararse para entrar en acción durante la temporada de desove de la totoaba en el alto golfo de California, que corre desde marzo hasta mayo. Al ser prohibida la pesca de la totoaba, penado desde la entrada en vigor de la veda en 1975, conseguir el producto requiere de pericia y astucia por parte de los atrevidos pescadores.

La única y mejor forma de capturar totoabas del tamaño buscado es mediante el uso de redes de enmalle. Fuertes paredes tejidas con una luz de malla justa para neutralizar la fuerza de estos enormes peces que pueden llegar a pesar hasta 100 kilogramos. Lo que en verdad buscan son totoabas hembras, contenedoras de un buche apreciado por su grosor, color y tamaño.

Quienes no cuenten con el dinero, pero sí con las ganas, fácilmente encontrará con un intermediario que le ofrezca un crédito en efectivo para la adquisición de este tipo redes de pesca. Se paga con producto, y se hace un balance para mantener la relación de negocios.

Gracias a la memoria histórica de los pescadores de la zona, existe un conocimiento de los sitios donde normalmente se encuentran los peces en esta parte de su ciclo. Al inicio, las faenas se realizaban de noche, de preferencia en noches sin luna. Colocan las redes en una coordenada del mapa oceánico, y regresarán por ellas pasado cierto tiempo para recolectar sus presas. Impunes en un mar con autoridades limitadas, muchos pasaron a llevar sus labores de pesca a plena luz del día. Introdujeron innovaciones en sus redes, como el aseguramiento de plomadas en la trampa

tejida, lo que les permite mantenerse hundidas en todo momento y así evitar ser detectadas por las autoridades navales o por las embarcaciones de Sea Shepherd.

Al retirar las redes del mar, comienza una tarea que debe hacerse con extrema rapidez. La clave es eliminar la mayor cantidad de pruebas y proceder al punto de encuentro en tierra. Los peces más grandes son separados de las redes, y con un cuchillo, son abiertos para extirpar el buche. Todo lo que resta del animal es arrojado al mar. Algunos meten una roca en la boca del pez para ayudar a que la gravedad desaparezca las evidencias en el fondo marino; pero esos son casos contados. Lo práctico es simplemente desechar los cuerpos y dejar que el mar se encargue de ellos. Otros, presionados por la posibilidad de un encuentro con las autoridades, preferirán entrar a los terrenos detrás del Cerro El Machorro, extirpar el órgano y abandonar los cuerpos en pleno desierto. Un recorrido por las playas al norte de San Felipe permite constatar el ecicidio llevada a cabo en la ilegalidad; cientos de cuerpos de totoaba escupidos por la marea, inertes, secándose al sol. En todos los casos, los ejemplares muestran una incisión que evidencia que su buche fue extirpado.

Obtenido un producto de calidad que cumpla con las características buscadas por los compradores, entonces se puede proceder a la entrega. Estos encuentros suceden en puntos previamente acordados; playas desoladas, de preferencia al norte de San Felipe, en Puertecitos o en las inmediaciones de Santa Clara, donde la ley es endeble y el cártel ha logrado imponer su modo de trabajo. La tarifa en playa oscila entre los 3500 y los 5000 dólares por kilogramo de buche de totoaba. Una vez se entrega el producto, se pesa y se recibe el pago en efectivo. Hasta este punto, el pescador ilegal, la base de la pirámide de esta red de tráfico, ha cumplido su parte.

No es difícil entender las razones que motivan a muchos de los pescadores a participar dentro del mundo del crimen organizado. A su modo de ver, el riesgo que conlleva la realización de actividades de pesca ilegal se justifica con creces por el nivel de paga obtenida. Un pescador legal gana entre 400 y 500 dólares al mes. Con un buen día de trabajo al margen de la ley, que les permita entregar un kilo de buche de totoaba de calidad, les aporta un ingreso equivalente al que obtendrían después de 5 meses de trabajo.

Este flujo de dinero fue modificando las aspiraciones de muchos pescadores, trastornando la percepción de la recompensa por trabajar en el mar. Una entrada de dólares que financiará lujos y placeres. Esa seductora bonanza sirvió de imán para la llegada de pescadores de otros estados de México. La “fiebre del buche” introdujo

personas nuevas en las comunidades ribereñas, individuos ajenos a las costumbres locales que no ocultaban su objetivo único de hacerse de dinero rápido con la venta del “buchi”. Incluso aquellos sin conocimientos de mar, normalmente jóvenes provenientes de otros estados, vieron una buena oportunidad para ganar buen dinero en poco tiempo.

Sin capacidad para detener el crecimiento de las actividades ilegales, el gobierno mexicano aportó con la impunidad al abrumador crecimiento. Nuevos financiadores se sumaron para obtener un pedazo del lucrativo pastel de la totoaba. Cada red de enmalle, con las características necesarias para cumplir con la labor, tiene un costo aproximado de 4000 pesos. Quienes no tienen pangas, las rentan. Entre 2012 y 2013, el negocio de la totoaba floreció a la vista de las autoridades federales.

Los pescadores que accedían a los prestamistas prometían pagar los adeudos con los resultados de la pesca ilegal. Si por alguna razón perdían esas redes, o eran decomisadas por elementos de la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente (Profepa), la Secretaría de Marina o por una embarcación de Sea Shepherd, el pescador mantenía la deuda con el prestamista. Y se le cobrará, con intereses, hasta que cumpla su compromiso financiero. Valga mencionar que los métodos de cobranza, por su carácter ilegal, generan mejor efecto mediante amenazas y violencia. Sólo aquellos que tienen dinero pueden continuar en el negocio.

Este ambiente hostil obligó a pescadores a protegerse con rifles y armas de alto calibre para proteger sus inversiones. Tanto en San Felipe como en Golfo de Santa Clara nacieron dos bandos de pescadores: los ilegales, con un dominio impune del mar, y los pescadores legales, obedeciendo las reglas impuestas por el gobierno desde tierra, con una compensación incapaz de proporcionar un nivel de vida digno para una familia mexicana.

El primer comprador es el encargado de limpiar los buches de sangre y coágulos. Enrollan las piezas frescas y esconden dentro de las unidades de transporte. En el mejor de los casos, los vehículos cuentan con compartimientos especiales para ese tipo de maniobras. Deben completar un viaje hasta Mexicali, la ciudad más cercana. Por cumplir esta labor, el precio por kilogramo sube a 6 500 dólares el kilogramo; ello se debe a que deben superar un punto de revisión militar justo en la carretera que une a San Felipe con Mexicali. Existen dos vías para completar la operación: o se corre el riesgo de transportar el cargamento sin previo aviso, arriesgándose a ser capturados, o se cuenta con cómplices en el punto de revisión, y contar aliados en el negocio significa que una cuota debe pagarse.

Asegurado el traslado del paquete, un segundo operador entra al juego. Compra los buches a un precio desconocido, y es quien comanda la operación de envío a ciudades como Tijuana o Ciudad de México, o, en su caso, organizar la operación de contrabando hacia Estados Unidos. Normalmente, esa persona se encarga del secado de buches a partir de técnicas que eviten dañar el producto; debe tener en cuenta que el precio aumentará su valor a partir del nivel de calidad del producto; en este punto del proceso, el operador colocará los órganos de manera ordenada frente a un escape de aire caliente, calibrado a una temperatura promedio de 60 a 80 grados Celsius, por dos días seguidos; este personaje es quien hace arreglos necesarios con las autoridades necesarias para evitar decomisos; es quien corrompe la cadena para garantizar su paso.

Por un tiempo, gran parte de toda esta operación se mantuvo bajo el control de una sola persona, el capo del cártel, de nombre Oscar “N”. Arrogante. Violento. Enloquecido de poder. Controlaba todo lo que tuviera que ver con el acopio y venta de buche de totoaba en San Felipe, Baja California. Presumía acceso a 17 casas y 27 automóviles en la zona. También apodado como “El Chapo de la Totoaba”, hacía uso indiscriminado de la amenaza y la intimidación para infundir miedo y dejar en claro su posición en la zona. Sobornaba a la policía local y elementos estatales para mejorar su operación dentro del territorio. Como parte de sus prácticas, solía hacer visitas sin aviso a las la casa de los capitanes de barcos para amedrentarlos con amenazas de muerte. Él controlaba ciertas zonas del mar, las más productivas, donde operaban sus redes ilegales, y no se limitaba a la hora de hacer valer su dominio sobre el mar. Armado, siempre se mostraba dispuesto a la pólvora y el fuego con tal de hacer valer su ley. Muchos de los pescadores, hombres de familia, no tenían otra opción más que acatar las reglas del jefe. Él quiso tomar a San Felipe como parte de su reinado. Y tal vez, por un tiempo lo fue.

Tenía las armas y el dinero suficientes para reclutar un ejército de pistoleros. Voló alto, mientras pudo, hasta que su propio carácter explosivo le jugó en contra. Llegó la noche de Año Nuevo de 2017, y entre el acelere del alcohol bajado con droga, una persona desconocida osó acercarse a preguntar por unos cables para pasar corriente. Exasperado por la falta de respeto, tomó la AK-47 de su camionetón y disparó contra el individuo. Esas balas de alto calibre silenciaron una vida, la de un militar en descanso. Desde aquel momento, comenzará la persecución de Oscar “N” hasta su captura en 2018. Fue puesto en libertad y recapturado ese mismo año con cargos de homicidio en su contra.

Mientras este personaje cumplía una labor de control, los agentes de ELI detectaron un segundo personaje posicionado en la estructura; un chino que operaba, tranquilamente, desde sus negocios legales en territorio mexicano. Catalogado como un elemento clave en la cadena, el principal financiador. En el *dossier* se le nombró con el seudónimo de: “el viejo chino”. Conectado a los círculos empresariales de alto nivel en la frontera, suele presentarse como comerciante de productos de mar, tanto legales como ilegales, o como experto en exportaciones e importaciones. Sin más. Las investigaciones apuntaron a que se especializaba en el contrabando de especies, al trasiego de buche y el tráfico de personas. Su fuerte recae en su posición de poder y acceso a recursos para establecer acuerdos con autoridades corruptas y facilitar el contrabando. Un hombre de la comunidad china que, desde Mexicali y Tijuana, financiaba la adquisición de redes de enmalle, pagaba en efectivo por el producto y por su traslado a través de Baja California y hacia Estados Unidos. Dice no pertenecer a la mafia china, pero entabla negocios con la organización para que todo fluya sin problemas.

### **Rutas de tráfico**

Dos países participan en la primera etapa de la ruta del buche: México, en la etapa de extracción primaria, y Estados Unidos, como país de tránsito. A partir de este punto, la decisión de cómo hacerlo llegar hasta el continente asiático dependerá en buena parte de cómo perciban los niveles de vigilancia aeroportuaria en las diferentes ciudades del continente asiático. Existen varias rutas conocidas gracias a los decomisos conseguidos por donde pasan los cargamentos de buches hasta su destino final, en China. Las rutas más socorridas de tránsito son vía Hong Kong, Corea del Sur, Japón y Taiwán. En la mayoría de los casos, los puertos y aeropuertos de Estados Unidos sirven de puntos de partida.

Una vez reunido un cargamento de tamaño aceptable, comenzará el plan de traslado internacional. Comúnmente se apoyan de un transportador para esta labor. Esconderá los envoltorios dentro de maletines o maletas de mano. Quienes se encargan de los envíos saben cómo han evolucionado las revisiones en los aeropuertos internacionales en Asia.

Evitarán el vuelo directo a Shanghái debido a que la ruta concentra buena parte de los esfuerzos de vigilancia y es reconocida como una ruta en activo de contrabando; por ello, invertirán en puntos medios, vuelos con escalas en diferentes ciudades de

Japón para, desde esos puntos, conectar con ciudades menores de la República Popular de China como Chengdu o la provincia norteña de Shanxi. Desde esta ubicación, el traslado será vía terrestre hasta los epicentros comerciales en el sur del país oriental.

Una segunda ruta utilizada es vía Vietnam, país en el sudeste asiático donde la vigilancia es mucho menor. Este detalle le ha ganado fama para el tránsito de todo tipo de productos ilegales derivados de animales en peligro: desde cuernos de rinocerontes, marfil de elefantes, hasta buches de totoaba. El entramado de caminos selváticos y las endeble fronteras con China permiten que el contrabando se lleve a plena luz del día sin mayor problema para los inversionistas.

Guangzhou es el destino preferido en el mapa para completar con éxito la empresa de traslado de productos ilegales. Otras rutas alternativas entrarán en juego ante el endurecimiento de la vigilancia en los diferentes puntos de entrada a China. Corea del Sur y Taiwán serán consideradas por su viabilidad y bajo porcentaje de decomisos. En todos los casos, los ciudadanos chinos son elegidos como transportadores del producto, presentándose como comerciantes u hombres de negocios de regreso a casa después de una larga jornada de trabajo en el continente americano.

Los puntos de partida también fueron cambiando en la medida en que los puertos fronterizos de Estados Unidos complicaron el contrabando de buches. Ante las dificultades, los financiadores optaron por puntos de salida desde México. El vuelo directo Tijuana–Shanghái no ofrecía certidumbre debido al nivel de vigilancia en la metrópoli oriental. No había otra opción, al menos en México, que optar por una salida segura vía el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, ya que les ofrecía un abanico de opciones en rutas de conexión.

En parte debido al desconocimiento para identificar el producto y, por otra parte, debido a la susceptibilidad de los agentes aduaneros a la corrupción, se convertiría este aeropuerto en un punto de salida promisorio. Desde aquí lograron hacer, mediante escalas, que dichas maletas lograran llegar hasta su destino; sin embargo, como todo negocio que opera al margen de la ley, siempre llega el punto de quiebre. La razón de que ello suceda pueden ser varias: desde un ligero desliz en el plan o exceso de confianza que derivó en errores de cálculo, hasta la falta de pago a uno de los agentes o la mala suerte de encontrarse con un elemento incorruptible.

Lo cierto es que a partir de 2014 comenzaron a concretarse decomisos en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. El primero documentado allí se dio el

27 de noviembre de 2014. Un paquete con 385 piezas de buche seco de totoaba fueron incautados dentro de las instalaciones de Correos de México, en el mismo aeropuerto. El paquete, con destino a la República Popular de China, carecía de documentación que acreditara su procedencia ni de los permisos necesarios para su exportación que sólo puede emitir la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales.

A partir de ese momento, la ruta por la Ciudad de México sirvió de trampolín a los cargamentos enviados desde Baja California hasta el continente asiático. Los métodos de contrabando fueron cambiando al mismo ritmo en que eran descubiertos por las autoridades. Imposible saber el nivel de corrupción que alcanzó a salpicar esa ruta de trasiego de buches; comprando conciencias para no actuar y permitir el paso del producto ilegal, sin importarles el impacto de una acción que afectaba no solamente la vida de un pez endémico y protegido por ley, sino también arriesgando a la vaquita marina a la extinción.

El 2 de octubre de 2018, una maleta abandonada, procedente de Panamá, fue detectada e inmediatamente revisada por las autoridades aeroportuarias capitalinas. Al abrirla, encontraron envoltorios de plástico con 271 vejigas de totoaba. El producto fue decomisado sin dar con el dueño de la maleta. Meses antes, otro importante decomiso se registró el 22 de abril de 2018, cuando oficiales de control notaron dos maletas de volumen irregular que pertenecían a un hombre de rasgos orientales. Al proceder a una revisión de rutina, encontraron dentro del primer *valise* 197 piezas deshidratadas y 211 en el segundo, para contabilizar un total de 408 buches de totoaba. Al ser detenido, el individuo confirmó ser de nacionalidad china. Contaba con papeles de residencia legal en México. Su boleto de avión era para el mismo día: un vuelo directo a Seúl, Corea del Sur.

---

\* Colaborador del portal de periodismo ambiental: Son Playas, <https://sonplayas.com/>.

<sup>1</sup> El siguiente texto es un extracto del libro bajo mi autoría: *Odisea por la vaquita marina*, Alicante, Rincón del Lector, 2022.