

EL MERCADER DE LA MUERTE

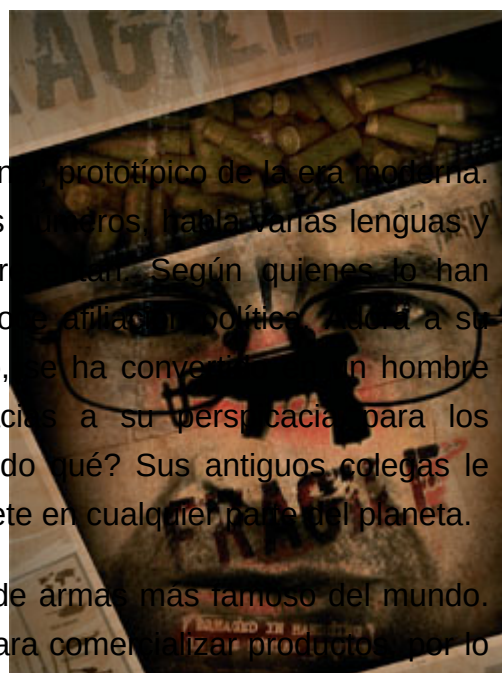
[Douglas Farah y Stephen Braun](#)

El empresario ruso Víktor Bout ha amasado una fortuna siendo el cartero más eficiente del mundo, capaz de entregar cualquier tipo de mercancía, sobre todo armas ilegales, en cualquier lugar del planeta. ¿Cómo ha logrado tejer su intrincada red clandestina? Aprovechándose de las fisuras de la anárquica globalización.

En muchos sentidos, Víktor Bout es un empresario multinacional prototípico de la era moderna. Es listo, ambicioso y tiene sentido común. Se le dan bien los negocios, habla varias lenguas y sabe cómo aprovechar las oportunidades cuando se le presentan. Según quienes lo han conocido, es educado, profesional y modesto. No se le conoce afiliación política, solo a su familia. Ha dado de comer a los pobres. Y, trabajando duro, se ha convertido en un hombre extraordinariamente rico. Durante la pasada década, gracias a su perspicacia para los negocios, Bout ganó cientos de millones de euros. ¿Haciendo qué? Sus antiguos colegas le describen como un *cartero*, capaz de entregar cualquier paquete en cualquier parte del planeta.

No llega a los 40, pero este ciudadano ruso es el traficante de armas más famoso del mundo. Ha logrado sacar partido de la anarquía de la globalización para comercializar productos, por lo general ilegales. Es un hombre buscado: requerido por quienes necesitan un pequeño arsenal militar y perseguido por la ley. Los traficantes llevan mucho tiempo inundando el Tercer Mundo de fusiles AK-47, lanzagranadas, balas y minas terrestres. Pero, a diferencia de sus rivales, que tienden a cubrir pequeños territorios regionales, los aviones de Bout han descargado sus característicos embalajes verde militar desde las pistas de aterrizaje de la jungla del Congo a las inhóspitas laderas de Afganistán. A través de un laberinto de intermediarios, empresas de transporte, financieros y fabricantes de armas, tanto legales como ilegales, ha hecho llegar a cuatro continentes todo tipo de mercancías, desde flores recién cortadas, aves de corral congeladas y *cascos azules* hasta rifles de asalto y misiles tierra-aire.

Su lista de clientes de armas es interminable. En los 90, era amigo y proveedor del legendario Ahmed Massud, líder de la Alianza del Norte en Afganistán, y al mismo tiempo vendía armas y aviones a sus enemigos talibanes. Su flota voló para el Gobierno de Angola, así como para los rebeldes de UNITA. Envío una aeronave para rescatar a Mobutu Sese Seko, el achacoso y corrupto presidente de Zaire (actual República Democrática del Congo), aunque había



suministrado armas a los rebeldes que estaban cercando el último bastión del dictador. Ha prestado sus servicios a Charles Taylor en Liberia, a las FARC y a Gaddafi. Pero sus clientes no son sólo líderes corruptos del Tercer Mundo. También ha transportado toneladas de mercancías legales, lo que incluye incontables misiones para Naciones Unidas a las mismas zonas a las que suministró las armas que habían desatado las catástrofes humanas. El Pentágono y sus contratistas en Irak y Afganistán le han pagado millones de euros por llevar a cabo con sus aviones cientos de misiones de apoyo a la reconstrucción de la posguerra. En una era en que Bush ha dividido al mundo en dos, los que están a favor de EE UU y los que están en contra, Bout pertenece a ambos.



Por medio de empresas de transporte, financieros y fabricantes de armas, Bout envía a cuatro continentes desde flores y ‘cascos azules’ a misiles tierra-aire



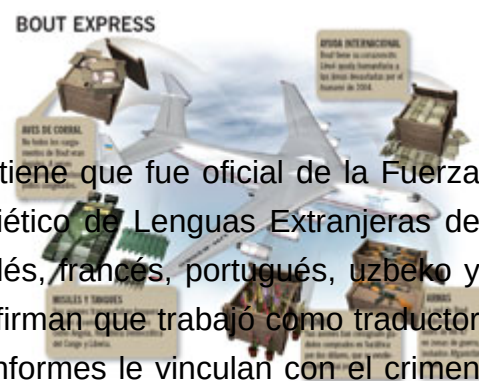
Peter Hain, entonces encargado de África en el Foreign Office británico, se dirigió al Parlamento

en 2000 para arremeter contra quienes violaban las sanciones de la ONU sobre armas. Mencionó a Bout y lo calificó de "*mercader de la muerte*" de África. Pero los negocios del *cartero* ruso suelen caer dentro de una cierta laguna legal que la jurisprudencia global no ha logrado prohibir. Sus aeronaves aparecen en informes de la ONU con poca repercusión en los que se documentan violaciones del embargo de armas en Liberia, República Democrática del Congo, Angola y Sierra Leona. Las inteligencias norteamericana y británica han pinchado sus teléfonos. Interpol ha publicado una *alerta roja* solicitando su detención. Entre sus actos ilegales más atroces se encuentran múltiples violaciones de los embargos de armas de la ONU, delito para el que no existe pena ni mecanismo que exija el cumplimiento. Hoy día, vive en libertad en Moscú, protegido por un Gobierno ruso indiferente a la indignación que despierta este traficante y su emporio.

UN MISTERIOSO PASADO

Buena parte del pasado reciente de Víktor Bout se desconoce o se lo ha creado él mismo. Está casado y tiene al menos una hija. Hasta ahí todo es cierto. Su hermano mayor Sergei trabaja para él. Pero cualquier otro dato personal está envuelto en un halo de misterio. Según su pasaporte oficial ruso, nació el 13 de enero de 1967 en el debilitado reducto soviético de Dushanbé, en Tayikistán. Pero durante una entrevista radiofónica en Moscú en 2002, afirmó que había nacido cerca del Mar Caspio en Ashgabat, Turkmenistán. Un informe de la inteligencia surafricana de 2001 sostiene que es ucraniano. Se sabe que usa más de un pasaporte y que utiliza una serie de alias como Vadim S. Aminov, Víktor Anatoliyevitsch Bout, Víktor S. Bulakin y el sarcástico favorito de sus perseguidores norteamericanos: Víktor Butt (Víktor Trasero).

La deliberada confusión ha hecho difícil seguir su rastro. Sostiene que fue oficial de la Fuerza Aérea y que se graduó en el prestigioso Instituto Militar Soviético de Lenguas Extranjeras de Moscú a finales de los 80. Se dice que habla con fluidez inglés, francés, portugués, uzbeko y varias lenguas africanas. Fuentes oficiales estadounidenses afirman que trabajó como traductor de las fuerzas de paz en Angola a finales de los 80. Varios informes le vinculan con el crimen organizado ruso. Las inteligencias británica y surafricana señalan que fue destinado por el KGB a Roma, donde estuvo desde 1985 a 1989, aunque él ha negado cualquier vinculación pasada con los servicios de espionaje. Pero la escuela militar de lenguas era un conocido lugar de entrenamiento para el GRU (Dirección Principal de Inteligencia), la vasta red secreta de espías militares que supervisó el flujo de armas soviéticas a los movimientos revolucionarios y a los Estados comunistas clientes del Tercer Mundo durante la



[Descargar Imagen Ampliada](#)

guerra fría. Cuando ésta terminó, Bout se había puesto a trabajar por cuenta propia y estaba listo para rescatar los restos del imperio soviético. Toda la Fuerza Aérea de la ex URSS estaba en una situación límite, dado que el dinero para el mantenimiento y el combustible se había evaporado. Cientos de viejos aviones de carga Antonov e Ilyushin descansaban en los aeropuertos y bases militares desde San Petersburgo a Vladivostok, con sus neumáticos desgastados y su fuselaje remendado con planchas de metal y cinta aislante.

Las primeras mercancías que Bout comercializó fueron las pistolas y municiones abandonadas en los arsenales del antiguo bloque comunista. Esta disponibilidad de armas fue aparejada a una inmediata clientela formada por antiguos clientes, gobiernos inestables, dictadores, caudillos y guerrillas que reclamaban suministros continuos en toda África, Asia y Latinoamérica. "Hay mucha gente que puede transportar armas a África o a Afganistán, pero se pueden contar con los dedos de una mano los que son capaces de transportar armamento pesado con rapidez; Víktor Bout encabeza esa lista", afirma Lee Wolosky, un antiguo miembro del Consejo de Seguridad Nacional que dirigió los esfuerzos entre agencias de EE UU para seguir la pista a Bout a finales de los 90.

Por entonces, el ruso había perfeccionado su *modus operandi*. Para volar a escala internacional, una aeronave debe registrarse en un país donde se certifique su mantenimiento. Cada Estado tiene asignada una serie de letras, de tal forma que la nación de origen de un avión debería identificarse por el código que figura en la cola del aparato. Registrando aviones repetidas veces en diferentes lugares, Bout eludió las normas de aviación. Según una investigación de Naciones Unidas de 2000, Bout solía hacerlo en Liberia, país que había vendido su registro de aviones a socios que ayudaron al traficante a constituir sus empresas. Dirigida desde Kent, Inglaterra, la Oficina de Matriculación de Aeronaves liberiana ofrecía una amplia variedad de servicios sin que nadie inspeccionara los aviones. Entre ellos estaban "la creación de una denominación social, certificado de operador aéreo (sin restricciones), documentación completa de la aeronave/empresa, permisos de vuelo y licencias para las tripulaciones", según el informe de la ONU. Ese grupo controlaba el registro de Guinea Ecuatorial, así que cuando la presión internacional contra Bout aumentó en Liberia, él se limitó a volver a empezar en Guinea. Pese a que sus aparatos se inscribían una y otra vez en lugares remotos del mundo, casi todos operaban desde Sharjah, un pequeño emirato desértico en los Emiratos Árabes Unidos. Allí, Bout siguió haciendo chanchullos con sus estructuras empresariales. Los aviones registrados en Guinea Ecuatorial operaban con el nombre de Air Cess, y los registrados en la República Centroafricana volaban para Central African Airlines, pero ambas funcionaban con los mismos teléfonos de Sharjah. Los primeros envíos con armas de Bout que se conocen tuvieron como destinatario la Alianza del Norte de Afganistán en 1992. Tres años más tarde, un reactor de combate Mig pilotado por los talibanes interceptó un

enorme avión de carga fletado por él para transportar millones de cartuchos para el Gobierno de Kabul. Los talibanes confiscaron el cargamento y encarcelaron a la tripulación, la cual, un año después, protagonizó una milagrosa fuga a bordo de un Ilyushin que despegó desde Kandahar. Pero la escéptica inteligencia occidental y los rivales del traficante más tarde insinuaron que la liberación estuvo vinculada al trabajo secreto de Bout para los *mulás*.



Dado que Emiratos Árabes Unidos fue uno de los tres únicos países (con Pakistán y Arabia Saudí) que reconocieron al nuevo Gobierno talibán, Sharjah se convirtió en el principal centro comercial para el régimen, donde podía comprar de todo, desde armas y teléfonos vía satélite hasta refrigeradores. Pronto se desarrolló una relación de negocios entre el líder de los talibanes, Osama bin Laden, y el jefe de la aviación de Bout, Massud. Las aerolíneas que operaban para el traficante desde Sharjah vendieron al Ejército talibán aviones con los que éstos introdujeron toneladas de armas y material bélico en el país. Según Washington, también llevaban milicianos, drogas y dinero. Fuentes oficiales occidentales estiman que los talibanes pagaron a Bout más de cincuenta millones de dólares mientras gobernaban.

BOMBAS Y ARROZ

Mientras desarrollaba sus lazos con los talibanes, Bout también estaba perfeccionando su capacidad de eludir los embargos en el Sur. Durante los 90, su obsoleta flota atravesaba África con armas para todos los bandos de algunos de los conflictos más horribles del continente. "[Estaban] Sierra Leona y Liberia, una auténtica sangría para toda África Occidental", recuerda Gayle Smith, director senior de Asuntos Africanos en el Consejo de Seguridad Nacional de EE UU en aquella época. "Los conflictos de Congo y Angola seguían sin resolverse y la tensión aumentaba en Sudán. Cualquiera de ellos habría sido devastador por sí solo y, sin embargo, todos estaban ocurriendo al mismo tiempo, y Bout era un denominador común". Desde julio de 1997 a octubre de 1998, sus aviones realizaron 37 vuelos desde Burga, Bulgaria, a Lomé, Togo, con un cargamento de armas para UNITA, la guerrilla angoleña, valorado en unos 14 millones de dólares.

Bout hizo dinero de verdad cuando se dio cuenta de que podía transportar cargamentos comerciales en los vuelos de vuelta después de realizar las entregas de armas. Su operación más rentable fue llevar gladiolos que compró por cerca de dos dólares en Johannesburgo (Sudáfrica) y que revendió por 100 en Dubai. Siempre en busca de una buena oportunidad de negocio, Bout participó incluso en operaciones humanitarias. En 1993, trasportó a las fuerzas de paz belgas a Somalia dentro de la operación Devolver la Esperanza. Un año más tarde, sus aeronaves llevaron a 2.500 soldados franceses a Ruanda para ayudar a frenar la masacre. En

2000, trasladó negociadores a Filipinas, donde la banda terrorista Abu Sayyaf retenía a varios rehenes europeos. También envió suministros de ayuda del Programa Mundial de Alimentos a África. Y tras el *tsunami* de 2004, sus aviones descargaron material humanitario en Sri Lanka. Irónicamente, estos vuelos fueron los que finalmente le condujeron hasta sus actividades ilegales. Bout decidió extender su red hacia el Norte en 1995, y emprendió varias operaciones en Bélgica, donde los servicios de inteligencia comenzaron a investigarle por posible tráfico de armas. Entretanto, la CIA formulaba los primeros informes sobre sus actividades en los Grandes Lagos y la inteligencia británica en Sierra Leona, preocupada por cómo sus cada vez más numerosas fuerzas de paz allí harían frente al flujo de armas continuo, también fue poniendo la mirada sobre él.

Con el fin de ejercer presión, EE UU recurrió a Suráfrica, donde habían tenido su base algunos aviones del traficante, y a Bélgica, donde la policía había seguido la pista a sus empresas. Pero Pretoria se negó a procesarle por falta de pruebas, y los belgas y los estadounidenses no encontraron una base común sobre la que fundamentar la acusación. Finalmente, en febrero de 2002, Bélgica dictó una orden de detención internacional, acusándole del blanqueo de 325 millones de dólares entre 1994 y 2001. Pero, para entonces, Bout estaba a salvo en Moscú. Cuando se preguntó al ministro de Asuntos Exteriores ruso si el traficante estaba en el país cuando se dictó la orden, respondió que no, aunque le estaban entrevistando en directo desde estudios de radio de la capital. Al día siguiente, las autoridades admitieron que podría estar en Rusia, pero señalaron que no habían encontrado pruebas de que hubiera cometido algún delito.

Los intentos de hundir el emporio empresarial de Bout fracasaron tras los atentados del 11-S. En abril de 2003, poco después de invadir Irak, las autoridades estadounidenses comenzaron a preparar el trabajo de base para un transporte aéreo comercial de gran magnitud. El Ejército y los miles de contratistas encargados de restaurar las infraestructuras de Irak necesitaban suministros. En verano, los Antonov hacían su estruendosa entrada en el maltrecho aeropuerto de Bagdad, cargando de todo, desde tiendas y reproductores de vídeo a vehículos blindados y Kaláshnikov actualizados. Para su desconcierto, Washington se enteró más tarde de que muchos de los aviones rusos eran operados por compañías y tripulaciones de Víktor Bout. En los meses siguientes, la principal compañía aérea del mercado de la muerte realizó cientos de misiones de combate a y desde Bagdad, con las que se embolsó millones de euros de los contribuyentes estadounidenses. La manera en que Bout forjó sus contactos secretos en EE UU es un misterio. Pero, según los servicios de inteligencia y las autoridades militares de Washington, la razón podría ser tan simple como que tuvo la clarividencia de colocar sus aeronaves en la región. Sus servicios estaban disponibles en la gran confusión que rodeó a la operación de suministro, cuando nadie tenía tiempo de comprobar las credenciales de las aerolíneas. Cuando los contratos de Bout se hicieron públicos y las implicaciones legales de seguir haciendo negocios con él fueron explicadas por el Departamento del Tesoro, el Ejército se mostró desorientado a la hora de dar una respuesta. Mientras la Fuerza Aérea reaccionó con rapidez retirando la asignación de combustible y persuadiendo a Federal Express para que rompiera su contrato, el Ejército y otros organismos de defensa insistieron en que no era de su competencia inspeccionar a los subcontratistas de segundo grado. Los vuelos de Bout para KBR, filial de Halliburton, continuaron hasta finales de 2005, e incluso aumentaron para incluir vuelos a Bagram, en Afganistán. A principios de 2006, las autoridades militares prohibieron a varias de sus empresas proseguir con sus actividades en Irak. Pero se sospechaba que había desviado sus operaciones a nuevas compañías y las autoridades temían que éstas pudieran tratar de conseguir contratos con EE UU.

El relevo

Si el imperio de Bout fuera erradicado, el flujo de armas a las zonas en conflicto no se pararía en seco. Pero es poco probable que surgiera una red similar, es decir, una vasta organización con una estructura vertical capaz de realizar entregas puerta a puerta de armas avanzadas y hardware. Es posible que los principales traficantes del futuro incluyan a algunos de los antiguos socios de Bout. Uno de ellos es Sanjivan Ruprah, que supuestamente le ayudó a negociar varios importantes tratos de armas para el ex dictador de Liberia, Charles Taylor, y para el Frente Revolucionario Unido de Sierra Leona. Este keniano de 40 años figura en la lista de congelación de activos y de prohibición para viajar de la ONU. Fue detenido en dos ocasiones, pero salió en libertad bajo fianza y está de vuelta a los negocios en África. Otros muchos están esperando su turno. Pero ninguno tendrá la influencia o el alcance del ruso. Bout podía crear o hundir un país, comenta un oficial estadounidense que pidió no ser identificado. —DF

El 26 de abril de 2005, el entonces vicesecretario adjunto del Tesoro americano, Juan Zarate, anunció nuevas sanciones económicas contra 30 empresas de la órbita de Bout. Aunque éste no fue identificado como terrorista, Zarate apuntó que había obtenido beneficios al suministrar a los talibanes equipamiento militar cuando gobernaban, una relación que le conectaba, indirectamente, con Bin Laden y Al Qaeda. Por ello, se prohibió a las entidades estadounidenses que hicieran negocios con cualquier compañía del traficante. Ocho meses

después, la lista fue adoptada por todo el Comité de Sanciones sobre Liberia del Consejo de Seguridad de la ONU, un movimiento al que la delegación rusa no puso trabas.

LAS GRIETAS DE LA GLOBALIZACIÓN

Las sanciones deberían haber puesto fin a sus actividades ilegales. Pero los observadores de derechos humanos han oído que sus aviones realizaron incursiones en el norte de la República Democrática del Congo en 2006. Y en enero, una de sus aerolíneas, Irbis Air Company, firmó un contrato con Halliburton en Irak. Las autoridades estadounidenses admiten que no existen pruebas claras de que su flota aérea o sus negocios se hayan reducido. "Nunca se puede decir con 100% de seguridad que se ha retirado", afirma Zarate, ahora asesor adjunto de Bush en lucha antiterrorista en el Consejo Nacional de Seguridad. "Es muy, pero que muy bueno en sus negocios". Hoy, Bout vive en una urbanización de lujo en Moscú, donde se le ve comiendo en elegantes bares de *sushi*. Agentes estadounidenses que participan en su búsqueda señalan que hay testimonios creíbles de personas que afirman haberlo visto a principios de año en Beirut. Entretanto, el Gobierno ruso se niega a contestar preguntas sobre el traficante, que ha cultivado estrechos lazos con altos cargos del Ejército y miembros del Ejecutivo.

Tal vez la existencia del *mercader de la muerte* dice más sobre el mundo de hoy que sobre Bout. "Si nos fijamos en todas las aventuras diferentes de éste, en lo fácil que le fue trasladar las armas, conseguir certificados de usuario final y cambiar el registro de las aeronaves", comenta Michael Chandler, un coronel británico retirado que dirigió una comisión de la ONU sobre los talibanes y Al Qaeda, "podemos llegar a la sorprendente conclusión de lo corruptas que son muchas partes del mundo". Incluso en el nuevo orden mundial de nuestros días, en el que EE UU es la única superpotencia y las viejas ideologías han perdido fuerza, los gobiernos tienen que asumir todavía la aparición de grupos criminales transnacionales, que trabajan con los talibanes y el Ejército estadounidense y otros insólitos aliados, alimentando la inestabilidad y la violencia para obtener un beneficio personal, no para defender una ideología.

Muchos expertos en el control de armas afirman que si se logra frenar la actividad de Bout, el negocio internacional de armamento se fragmentaría en feudos más pequeños, como se desmembraron los cárteles de la droga de Cali y Medellín en los 90 tras el asesinato de sus líderes. Lo que no mencionan es que la producción de cocaína no disminuyó, y que las organizaciones resultantes fueron igual de difíciles de dismantelar. Cualquier intento de detener las actividades ilegales es como el segundo trabajo de Hércules. Siempre que se corte la cabeza de la hidra, crecerán dos en su lugar.

[¿Algo más?]

El periodista Peter Landesman publicó una insólita entrevista con Víktor Bout en 'Arms and the Man' (*New York Times Magazine*, 17 de agosto de 2003). Para obtener información sobre el ascenso de los traficantes de armas y sus operaciones, se puede consultar ***The Arms Fixers: Controlling the Brokers and Shipping Agents*** (Basic Publications, Washington, 1999), un informe elaborado por Brian Word y Johan Peleman. El Consorcio Internacional de Periodistas de Investigación de Estados Unidos examinó durante tres años informes de los servicios de inteligencia, documentos del Gobierno, archivos de los tribunales y otros documentos públicos para su libro sobre los negocios ilegales del periodo posterior a la guerra fría, ***Making a Killing: The Business of War*** (Center for Public Integrity, Washington, 2002). El director de la edición estadounidense de *FP*, Moisés Naím, examina el comercio ilegal en la economía global en su libro ***Ilícito*** (Debate, Madrid, 2006).

En mayo de 2002, la cadena de televisión pública estadounidense, PBS, produjo un documental, ***Traficantes de armas***, para su programa *Frontline*, en el cual aparece Víktor Bout entre otros contrabandistas. Puede accederse al vídeo a través de la web de la PBS. Para comprobar cómo aborda Hollywood este mundo, se recomienda ver la película ***El señor de la guerra***, rodada en 2005 y protagonizada por Nicolas Cage, un relato de ficción parcialmente basado en la supuesta vida de Bout.

Fecha de creación

31 agosto, 2010