

# REVISTA CIMCON

Centro Internacional Marítimo de Análisis Contra el Narcotráfico – CIMCON. Edición 001. Julio de 2016



**ARMADA NACIONAL  
REPÚBLICA DE COLOMBIA**



ANÁLISIS, INNOVACIÓN, INTEGRACIÓN REGIONAL

## PERSPECTIVA MARÍTIMA REGIONAL DE LA DINÁMICA NARCOTRAFICANTE



# CENTRO INTERNACIONAL MARÍTIMO DE ANÁLISIS CONTRA EL NARCOTRÁFICO

## PARÁMETROS PARA REVISIÓN DE ARTÍCULOS

La revista del Centro Internacional Marítimo de Análisis Contra el Narcotráfico publica artículos de investigación e innovación relacionados con la problemática del narcotráfico por vía marítima.

Los artículos que se presenten a la revista deberán cumplir los siguientes requisitos

**TÍTULO:** No debe incluir más de 15 palabras.

**RESUMEN:** Se debe enviar un resumen de máximo 180 palabras en español y en inglés. Debe contener los objetivos principales de la investigación, alcance y principales resultados y conclusiones.

**PALABRAS CLAVE:** Se deben presentar máximo 5 palabras clave

**EXTENSIÓN:** La extensión de los artículos deberá ser de máximo 14 páginas y mínimo de 8. interlineado sencillo

**NORMAS DE PRESENTACIÓN:** Se deben aplicar normas APA.

**PERFIL DE AUTORES:** en máximo cuatro líneas de extensión, enseguida del nombre y apellido del (los) autor (es) indicar la afiliación institucional, país y el correo electrónico de contacto.

**UNIDADES, ABREVIATURAS Y ESTILO:** El significado de las abreviaturas debe citarse por extenso cuando se mencione por primera vez en el escrito. El estilo de escritura debe ser impersonal, con preferencia en tercera persona.

Los artículos aceptados pasarán a selección por el Comité Editorial.



# EDITORIAL

## PERSPECTIVA MARÍTIMA REGIONAL DE LA DINÁMICA NARCOTRAFICANTE



VALM Ernesto Durán González  
Jefe de Operaciones Navales

La expectativa de la terminación del conflicto con las FARC, enfrenta a Colombia a un periodo de transiciones y transformaciones, que demandará la revisión de la estrategia institucional para que reoriente la lógica y los recursos en roles y tareas que centran su accionar en el mar y los ríos.

No obstante, amenazas de índole transnacional prevalecen y atentan contra la seguridad pública, el orden social y la soberanía de los Estados, sentido en el que la institución adelanta estrategias que buscan un mayor acercamiento y cooperación con la comunidad internacional teniendo en cuenta que a pesar de los exitosos resultados operacionales, el narcotráfico continúa.

Se espera que la cooperación internacional permita aumentar y fortalecer la seguridad marítima de la región; es importante anotar que la diversidad de contingencias del entorno marítimo dificulta una respuesta adecuada cuando se actúa aisladamente.

Por ésta razón, la Armada República de Colombia busca mejorar la cooperación institucional, promover procesos contributivos y proponer iniciativas de seguridad colectiva para mitigar el tráfico de drogas ilícitas por tratarse de amenazas y retos compartidos.

Las estrategias empleadas en contra del narcotráfico merecen una revisión y reformulación desde una perspectiva más amplia al ámbito nacional, orientación que debe obedecer al estudio y la investigación del fenómeno cuyos actores en el continente americano son múltiples y muy diferenciados. En consecuencia, el tráfico ilícito de drogas involucra la necesidad de entender en profundidad su multidimensionalidad.

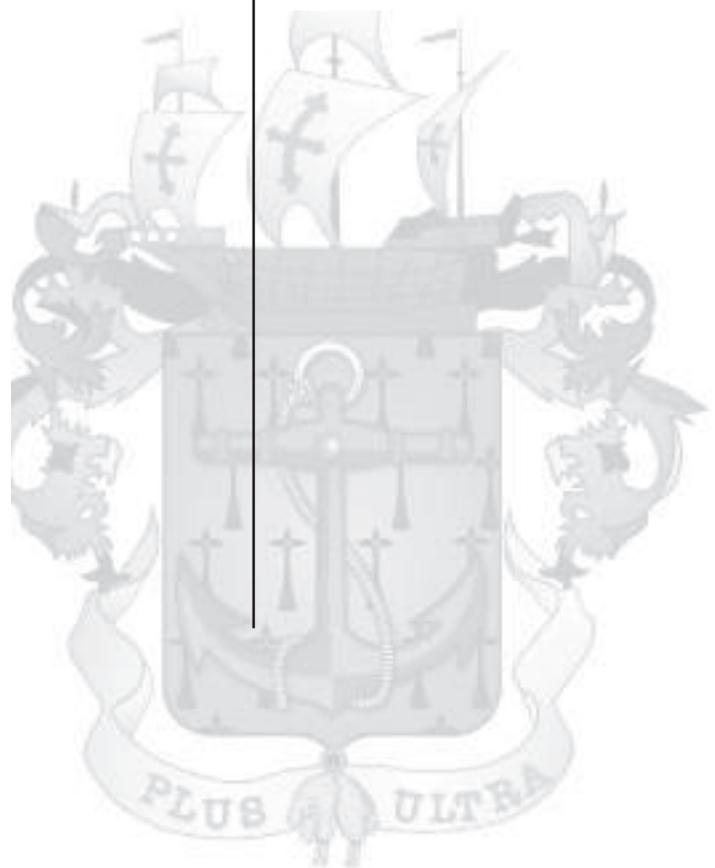
Los recursos al alcance del narcotráfico dan lugar a procesos de innovación tecnológicos de muy corto plazo que permiten una amplia capacidad de adaptación, orientados por estas organizaciones, motivo por el cual se requiere desarrollar mecanismos para anticipar, prevenir y combatir la amenaza.

Para suplir la necesidad de contar con un espacio para la reflexión dedicado a la generación de iniciativas regionales en contra del crimen transnacional organizado, se encuentra el Centro Internacional Marítimo de Análisis Contra el Narcotráfico - CIMCON, para que a través de su conducto se logre la conformación de un grupo de expertos con dedicación al estudio de la dinámica narcotraficante.



En éste propósito el Centro cumple su primer aniversario y gratamente varios países han atendido la convocatoria que contra la amenaza del tráfico ilícito se pretende; así mismo, con motivo de ésta celebración, ésta Revista en su primera Edición aborda diversas temáticas relacionadas que buscan compartir conocimientos y experiencias, así como brindar la oportunidad para el debate y el discernimiento.

Con el esfuerzo de todos y el conocimiento acumulativo derivado de todas las experiencias de hombres y mujeres que han combatido el narcotráfico por vía marítima, tendremos cada vez más herramientas que correctamente aplicadas cierran los espacios a las organizaciones criminales y estructura la visión y la lógica funcional de la “Red Naval”; nuestro esfuerzo y capacidades.



## COMITÉ EDITORIAL

Vicealmirante Ernesto Durán González  
Jefe de Operaciones Navales

Capitán de Navío Orlando Enrique Grisales Franceschi  
Director Contra las Drogas Armada Nacional

Capitán de Fragata George Rincón Rodríguez  
Director Centro Internacional Marítimo de Análisis Contra el Narcotráfico

## EDITOR

Capitán de Fragata George Rincón Rodríguez  
Director Centro Internacional Marítimo de Análisis Contra el Narcotráfico

## COMITÉ CIENTÍFICO

Capitán de Navío Alfredo Enríquez Delgado  
Investigador del CIMCON Armada de México

Doctor Juan Contreras, PhD.  
Docente e investigador de la Escuela Naval de Cadetes

Daniel Rico Candidato PhD.  
Investigador Universidad de Maryland y Fundación Ideas para la Paz

## ESTRUCTURACIÓN SOPORTE

Teniente de Fragata Gonzalo Echeverri González  
Jefe División Administración CIMCON

Sargento Mayor Iván Darío González Torres  
Jefe División Análisis e Información CIMCON

## CORRECCIÓN DE ESTILO

Marinero Segundo Cristian Sánchez Hernández  
División Administración CIMCON

## DISEÑO

Capitán de Fragata George Rincón Rodríguez  
Director Centro Internacional Marítimo de Análisis Contra el Narcotráfico

## PARA ENVIAR ARTÍCULOS, INFORMES Y/O SUGERENCIAS

Centro Internacional Marítimo de Análisis Contra el Narcotráfico  
Escuela Naval de Cadetes, Barrio el Bosque, Sector Manzanillo,  
Cartagena, Bolívar, Colombia, Móvil (57) 3107954642  
Correo electrónico: [direccion@cimcon.mil.co](mailto:direccion@cimcon.mil.co)

*Las ideas expuestas en los artículos son de exclusiva responsabilidad de sus autores y no reflejan necesariamente el pensamiento de la Armada  
República de Colombia – Centro Internacional Marítimo de Análisis Contra el Narcotráfico.*





**SOLO A TRAVÉS DEL CONOCIMIENTO HOLÍSTICO DEL TRÁFICO ILÍCITO POR VÍA MARÍTIMA Y SU AFECTACIÓN EN PAÍSES PRODUCTORES, DE TRÁNSITO Y CONSUMO, SERÁ POSIBLE TRAZAR LÍNEAS DE ACCIÓN PARA PREVENIR, ANTICIPAR Y COMBATIR LA AMENAZA**



# CONTENIDO

9

Centro internacional marítimo de análisis contra el narcotráfico – Análisis, Innovación e Integración Regional

*CF George Rincón Rodríguez – Colombia*

24

Análisis de COMINT de Eventos 2009 – 2015 de tráfico marítimo ilícito de cocaína

*CN Alfredo Enríquez Delgado – México*

36

Identificación de Elementos Críticos en el Transporte Marítimo de Cocaína

*CC David Sánchez Muñoz – Colombia*

45

Centros de Información: Una recomendación a la estrategia implementada en las américas

*TF Marlon Flores Avila – Honduras*

54

Narcotráfico a través del espectro francés y sus departamentos de ultramar en el caribe

*Marianne Mchtelin – Francia*

65

Elementos influyentes en el Transporte de Clorhidrato de Cocaína en el Caribe Sur Colombiano

*TF Gonzalo Echeverri González – Colombia*

74

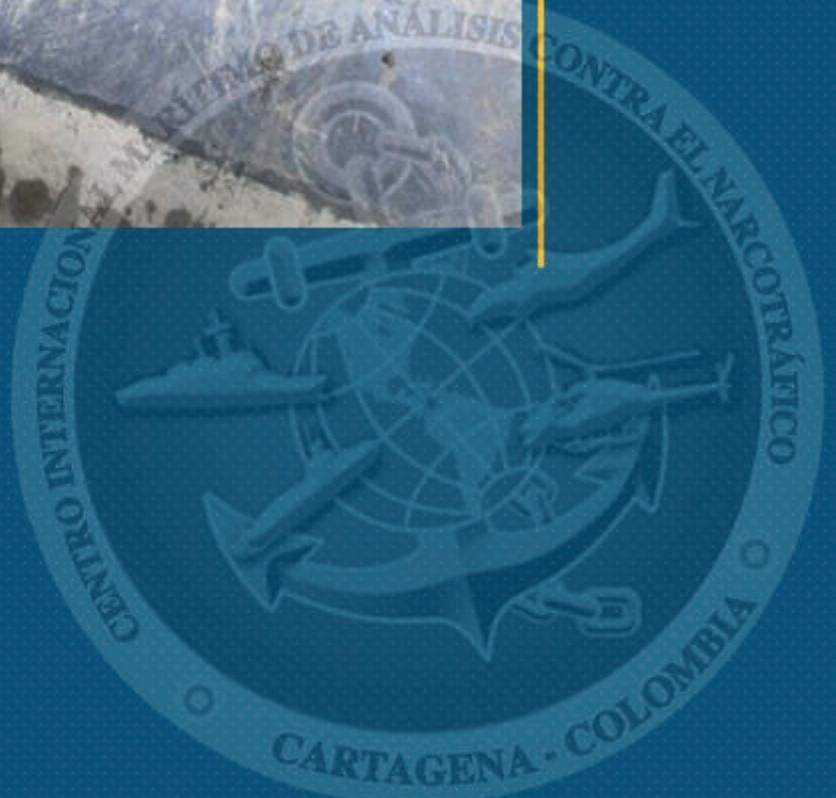
Entrevista: Retos y desafíos en la región sobre la problemática narcotraficante

*Daniel M. Rico Valencia - Colombia*

# CENTRO INTERNACIONAL MARÍTIMO DE ANÁLISIS CONTRA EL NARCOTRÁFICO – ANÁLISIS, INNOVACIÓN E INTEGRACIÓN REGIONAL



Fuente: Armada República de Colombia





Capitán de Fragata

**GEORGE RINCÓN RODRÍGUEZ**

*Director Centro Internacional*

*Marítimo de Análisis Contra el Narcotráfico*

## Resumen

El Centro Internacional Marítimo de Análisis Contra el Narcotráfico – CIMCON, nació como iniciativa de las Armadas, Servicios Marítimos y de Guardacostas que participaron en el “I Simposio Marítimo Contra el Narcotráfico en el Continente Americano” desarrollado en 2008. En 2016 CIMCON celebra su primer aniversario como foro para la integración regional en contra de la amenaza del narcotráfico a través de la investigación del fenómeno. El presente artículo, muestra algunos antecedentes, los desafíos de la dinámica narcotraficante en el entorno marítimo, la cooperación interinstitucional y la perspectiva regional en contra del tráfico ilícito por vía marítima promovido por éste organismo de la Armada República de Colombia.

### Palabras claves:

*Narcotráfico, Cooperación, Región, transnacional, Marítima.*

## Abstract

The International Maritime Analysis Center for Counter Drug Trafficking – CIMCON, was an initiative from the Navies, Maritime and Coast Guard Services which attended the “I Maritime Counter Drug Trafficking Symposium in the American Continent” developed in 2008. In 2016 CIMCON celebrates its first anniversary as the regional forum for integration against the threat of drug trafficking through the research of the phenomenon. This article, shows some of the backgrounds, the challenges of drug trafficking dynamic in the maritime scenary, interinstitutional cooperation and the regional perspective against drug trafficking by sea promoted by this Colombian National Navy organism.

### Key Words:

*Drug trafficking, Cooperation, Region, transnational, Maritime*

## Introducción

El tráfico de narcóticos por vía marítima es una amenaza transnacional que afecta negativamente la seguridad nacional, la estabilidad institucional y la salud pública de los Estados americanos y de otros continentes. El medio más empleado históricamente para transportar las drogas ilícitas desde las zonas de producción y acopio hacia los mercados internacionales ha sido el mar.

Esta tendencia persiste actualmente y puede predecirse que va a mantenerse en el futuro inmediato teniendo en cuenta que, aunque en algunos casos ha aumentado en una pequeña medida el empleo del transporte aéreo para tal fin, nunca va a tener la misma efectividad en términos de costo-beneficio, dado que las cantidades que se pueden transportar por vía marítima son superiores y tanto los medios como el personal involucrado son mucho más fáciles de conseguir y de costear.

En este sentido, la cocaína que sale de territorio Colombiano lo hace por vía marítima, razón por la cual la Armada República de Colombia ha redoblado sus esfuerzos mediante la implementación de es-

tudente. Conscientes de esta situación, 26 países atendieron la invitación de la Armada República de Colombia y asistieron al “1er. Simposio Marítimo Contra el Narcotráfico en el Continente Americano”, el cual tuvo lugar en la ciudad de Cartagena de Indias en el año 2008. El Simposio buscó brindar un espacio para que los países representados sentaran las bases para una mayor y mejor cooperación en sus esfuerzos para enfrentar el tráfico de narcóticos por vía marítima.

En este contexto, los países asistentes expedieron un comunicado manifestando su apoyo e interés de crear un organismo en la ciudad de Cartagena con el fin de mejorar las estrategias y acciones para en-



Ilustración 1 Foto oficial I Simposio Marítimo Contra el narcotráfico en el Continente Americano 21 de Nov/2008. ARC 2008

trategias que se han conducido en el marco de una importante cooperación internacional, acudiendo al acercamiento de los países y a la sumatoria de medios y capacidades en contra de la amenaza del narcotráfico por vía marítima.

No obstante, a pesar de los grandes esfuerzos realizados por Colombia y otros países del hemisferio, así como, por otros continentes para contrarrestar este fenómeno, la naturaleza transnacional del tráfico de narcóticos por vía marítima dio lugar a la necesidad de una respuesta multinacional mucho más con-

frontar el flagelo (Forces, 2015); ésta iniciativa se concretó y el 03 de julio de 2015 fue inaugurado el Centro Internacional Marítimo de Análisis Contra el Narcotráfico - CIMCON, con la presencia de las delegaciones de Argentina, Alemania, Brasil, Canadá, Costa Rica, Chile, Ecuador, El Salvador, EE.UU, Francia, Guatemala, Honduras, México, Panamá, Paraguay, República Dominicana y Venezuela.

En complemento a la Estrategia “RED NAVAL”, el CIMCON busca consolidarse como un Centro regional para el estudio y el análisis de la problemática

mundial de las drogas, especialmente por vía marítima, brindar un escenario propicio para la investigación, contribuir con sus productos en el proceso de toma de decisiones e impactar favorablemente el entorno operacional.

En consecuencia, a partir del año 2015 la Armada República de Colombia extendió a las Armadas, los Servicios Marítimos y de Guardacostas del continente americano, así como, a las agencias relacionadas en la lucha contra las drogas, una invitación de participación para la investigación, innovación e integración regional a través del CIMCON, mediante el intercambio de experiencias, información y conocimiento que permitan generar una visión holística de la cadena logística del narcotráfico para anticipar, prevenir y combatir el fenómeno.

### Desafíos de la dinámica narcotraficante en el entorno marítimo

Los objetivos del Centro fueron derivados de los retos en que nació la iniciativa en el 2008, condiciones muy similares a las actuales inclusive la producción de cocaína hacia los diferentes mercados se ha mantenido durante los últimos años (InsightCrime, 2015), así mismo, estadísticas dan cuenta de un incremento en el consumo a nivel global (Espectador, 2016), adicionalmente, según el informe del 2016 de Naciones Unidas (UNODC, 2016), los cultivos ilícitos en Colombia han aumentado, lo que supone un incremento considerable en la producción de clorhidrato de cocaína tal como se ha visto reflejado en las diferentes incautaciones por parte de la Armada República de Colombia y de los demás Servicios y autoridades marítimas de la región en lo que va transcurrido del año 2016 como se ha constatado en diversos medios de comunicación.

Existen varios factores que juegan a favor del narcotráfico, como es bien conocido uno de éstos es la permanente innovación en los métodos de transporte marítimo y la reutilización de los mismos como ocurre en el empleo de contenedores, el uso de lanchas rápidas tipo go – fast, véleros, barcos pesqueros, embarcaciones artesanales para la pesca, botes tipo panga, barcos de carga, entre otros, lo cual permite que el crimen transnacional organizado posea gran capacidad de adaptación a las diferentes estrategias debido a ésta múltiple variedad de medios

con que cuentan para el transporte de droga. Además, han logrado desarrollar una importante evolución tecnológica la cual desafía constantemente las capacidades operacionales de las autoridades.

Dentro de esa innovación y avance tecnológico criminal, se pueden citar otros métodos como ocurre con los cilindros parásitos que son adheridos por buzos a embarcaciones mercantes. Otra modalidad es el uso de artefactos con forma de torpedo a los cuales su hidrodinámica les permite sumergirse en la medida en que son remolcados por otra embarcación, en caso de detectar presencia de las autoridades la carga puede liberarse quedando a la deriva pero emitiendo una señal a través de una radio boya para su posterior recuperación, la cual además observa la forma de un tronco de madera para no ser notada.

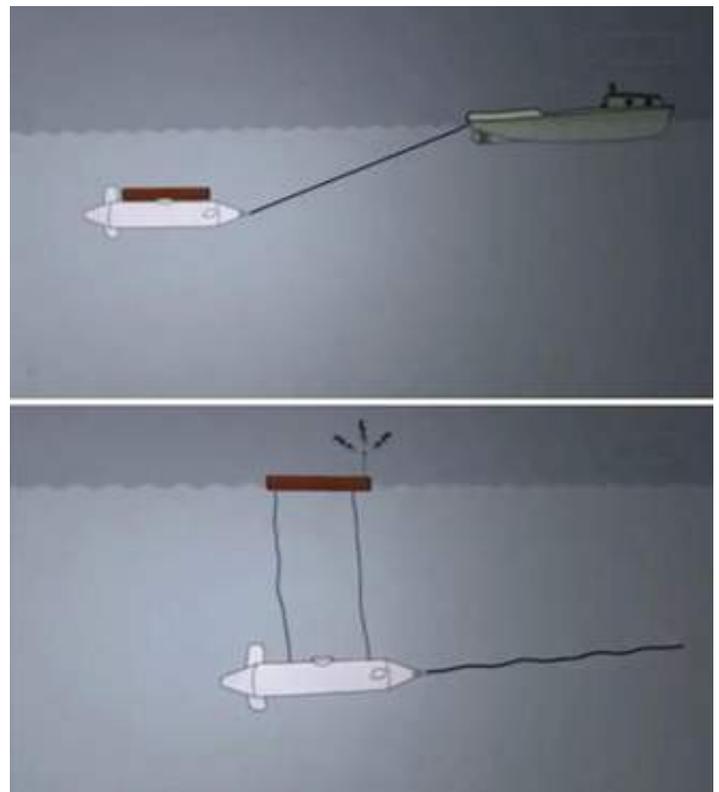


Ilustración 2. Modalidad Artefacto tipo Torpedo. CIMCON 2015

Algo similar ocurre con el uso de boyas georeferenciadas, tendencia mediante la cual la droga es abandonada a la deriva en cierta área para ser recuperada posteriormente gracias a un sistema de localización cuyo transporte supone una ruta segmentada en varios tramos hasta su destino final.

De otro lado, la aparición de los Semisumergibles

SPSS – Self Propelled Semi Submersible y Sumergibles SPFS – Self Propelled Fully Submersible, por sus siglas en inglés, han hecho más compleja la lucha contra el narcotráfico debido a la dificultad para su detección y en consecuencia de interdicción; estas embarcaciones son evidencia de la innovación aplicada, sustentada y respaldada por los enormes ingresos y recursos económicos al alcance de estas organizaciones. Desde la primera aparición en el año 1993 en la isla de Providencia (ARC, 2012), la dinámica en su evolución tecnológica les ha permitido mejorar el diseño y las técnicas de construcción.



Ilustración 3. SPFS incautado en Esmeraldas, Ecuador en 2010.  
DIONA 2012

Esta situación se evidenció en el año 2010 en la Provincia de Esmeraldas en el Ecuador, lugar donde con apoyo de Inteligencia Naval colombiana, las autoridades de ese país incautaron un Sumergible (SPFS) al cual sus características todavía le impedían navegar por debajo de la superficie en razón a que su propulsión dependía de un motor de combustión interna.



Ilustración 4. SPFS incautado en Timbiquí en 2011.  
DIONA 2012

Sin embargo, para el año 2011 en Timbiquí, Cauca en el pacífico sur colombiano, la Armada República de Colombia incautó otro Sumergible (SPFS) equipado con un motor de combustión interna, no obstante también contaba con baterías recargables a través de un generador impulsado por el mismo motor, con lo cual tenía la posibilidad de navegar por debajo de la superficie distancias cortas pero suficientes para evadir a las autoridades mediante el empleo de un motor eléctrico.

Si bien la fabricación de estas embarcaciones continúa siendo artesanal, observan algunos principios de ingeniería naval toda vez que emplean tanques de lastre para sumergirse y a través de presión de aire el agua es expulsada para salir nuevamente a superficie, observando también características de estabilidad. Así mismo, guardando las debidas proporciones, el empleo de baterías para mover la propela y navegar por debajo del agua obedece al principio mismo de los submarinos convencionales; es importante anotar que tienen suficiente autonomía para salir desde Colombia directamente hasta los puntos de recepción en México sin necesidad de retanqueo.

Por otra parte, el mar a través del cual se transporta la inmensa mayoría de la droga también ha sido un factor de éxito para estas organizaciones en razón a que la zona de tránsito ilegal hacia los mercados internacionales está considerada en casi seis millones de millas náuticas cuadradas, como dato adicional, más del 50% de la droga ilícita producida en Suramérica hace tránsito por jurisdicción marítima colombiana (ARC, 2012); por lo tanto, es evidente que para ejercer un control efectivo sobre un área tan extensa y compleja como el medio marino, se requiere la sumatoria de capacidades y una visión mucho más regional.

## Cooperación Interinstitucional

Teniendo en cuenta que las formas y métodos empleados por estos grupos obedecen a un comportamiento sistemático orientado según los controles de las autoridades y que debido a la naturaleza transnacional de este fenómeno se debe neutralizar la amenaza sumando capacidades tal como se ha sugerido a través de la suscripción de diferentes acuerdos de cooperación internacional, el Centro tiene como objetivo lograr un mayor acercamiento entre

los países acudiendo a la cooperación interinstitucional, coordinada y orientada, así como, mediante la promoción de iniciativas para mejorar los resultados hasta ahora alcanzados. Es de resaltar que a pesar de los grandes esfuerzos que han hecho las naciones, la producción de cocaína hacia los mercados internacionales se mantiene tal como se sugirió en la UNGASS 2016 (TransnationalInstitute, 2016), en tal virtud, el conocimiento holístico de la amenaza es fundamental para trazar líneas de acción que permitan enfrentarlo de una mejor manera.

No obstante, se requiere dinamizar la participación de los países en la conformación del equipo interdisciplinario promovido por el CIMCON a través del cual se facilite el intercambio de información, experiencias, aciertos y desaciertos, lo cual a su vez de paso al desarrollo de investigación que derive en productos para mejorar los resultados en los diferentes escenarios, en consecuencia, el Centro debe servir como puente y facilitador entre las armadas y agencias relacionadas en la lucha contra las drogas para promover las iniciativas que se consideren pertinentes compartir.

Por ejemplo, según Naciones Unidas, Colombia ha sido reconocido como el país con mayores incautaciones de cocaína a nivel global (UNODC, 2011), cifra que supone un alto porcentaje logrado en el desarrollo de operaciones de interdicción marítima toda vez que a través del medio marino se transporta la inmensa mayoría de la droga.



Ilustración 5. INFOBAE con datos UNODC 2011

Es por esto, que la Armada República de Colombia debido a la experiencia acumulada desde hace más de 40 años de lucha contra las drogas ha desarrollado importantes estrategias operacionales y en otros

casos ha fungido como promotor de normatividad jurídica buscando mitigar el flagelo, tareas que le han permitido mejorar su desempeño en el escenario complejo y cambiante que la delincuencia transnacional organizada ha demostrado en el transporte ilícito por vía marítima.

De conformidad con lo anterior, la promulgación de la Ley 1311 de 2009 fue decisiva para reprimir el uso de los Sumergibles (SPFS) y los Semisumergibles (SPSS), debido a que una vez entró en vigor, dió herramientas jurídicas para capturar, entregar a la justicia e imponer penas y multas a todas aquellas personas que los utilicen para el tráfico ilícito de drogas. (Rodríguez, 2013), no obstante, por Ley 30/86 “Estatuto Nacional de Estupefacientes” sin el elemento de prueba se pueden judicializar.

Antes de la Ley 1311 de 2009, los delincuentes hundían el Sumergible (SPFS) o Semisumergible (SPSS) mediante la apertura de válvulas prediseñadas, lo que impedía el abordaje por razones de seguridad y consecuentemente se perdía la evidencia; por lo tanto, la orientación de los medios y el esfuerzo operacional encaminado a la interdicción marítima, pasaba al desarrollo de una operación humanitaria con fines de rescate, (Rodríguez, 2013).

Después de la Ley; basta en tiempo real y en el momento adecuado, con un registro donde se determine sin ambigüedad la identidad de los implicados, no importando que el Sumergible (SPFS) o Semisumergible (SPSS) sea hundido, para judicializar a estas personas, lo cual favoreció las operaciones (Rodríguez, 2013).

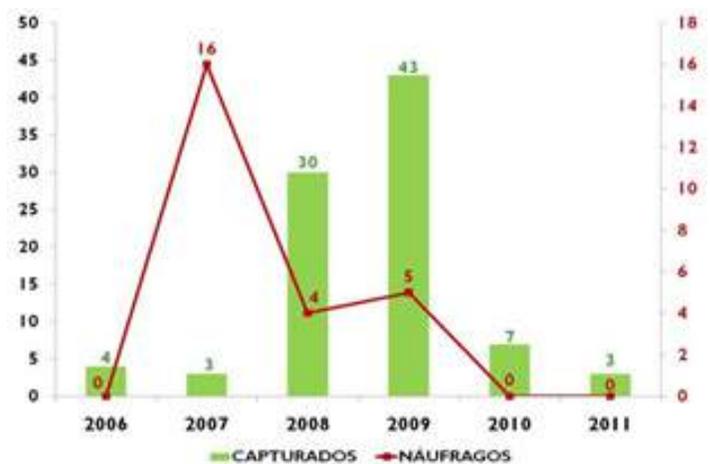


Ilustración 6 Naufragos vs Capturados. Armada Nacional. DIONA 2012

De otra parte, la Armada República de Colombia hasta el año 2014 ejecutó con éxito la estrategia Cerrando Espacios mediante la que se cumplió una conducción operacional con resultados altamente significativos para la institución, desarrollada con apoyo y participación de otros países.

Teniendo en cuenta que la problemática del narcotráfico es dinámica, el empleo de los medios se reorientó en el marco de un esquema operacional

las finanzas de estas grupos delictivos debido a toda una inversión previa en recursos de personal, económicos, en riesgos para evadir a las autoridades, en corrupción y en tiempo, así como, por el impacto mismo de la interrupción de la cadena criminal.

Tanto la Ley 1311 de 2009 como la Estrategia “Red Naval contra el Narcotráfico” de la Armada República de Colombia, resumen buenas practicas a manera de ejemplo de acciones adelantadas como resultado



Ilustración 7. Relación Inteligencia Naval – Fuerzas de Tarea Contra el Narcotráfico. FTCN. DICOD 2015

denominado “Red Naval Contra el Narcotráfico: Sumatoria de esfuerzos”, mediante el cual se pretende la integración institucional de varias agencias del Estado con el fin de generar inteligencia dominante que sirva como insumo para el desarrollo de operaciones por parte de las unidades comprometidas en la lucha contra las drogas, acudiendo de igual manera al concurso internacional.

Ésta estrategia, actualmente en implementación, esencialmente busca fortalecer las operaciones de interdicción marítima debido a que los resultados obtenidos en éste eslabón de la cadena del narcotráfico impactan de manera importante a la delincuencia transnacional organizada. Es en la etapa del transporte marítimo en que las estructuras delictivas cumplieron todo un protocolo estructurado el cual dará lugar a un reintegro económico por toda la inversión realizada, lo que contribuirá con el lavado de activos, corrupción, violencia, redes criminales, entre otros y la preparación de un nuevo envío en un ciclo de nunca acabar; en países consumidores se suman problemas de salud pública.

Por lo tanto, cuando se cumple una incautación en el mar o en los puntos de salida hacia los mercados internacionales, esto constituye un golpe sensible a

del esfuerzo y la experiencia acumulada, como muchas otras que por los retos y las particularidades de cada entorno operacional han desarrollado los países, conocimientos que bien pueden compartirse y ponerse a consideración como aporte en la lucha contra la amenaza de las drogas en la región; fines para los que el Centro busca congrega a las autoridades marítimas y brindar un espacio que permita la discusión y el intercambio de éstas experiencias de manera permanente y consecuentemente facilitar la divulgación de las iniciativas, productos, tareas, información, estudios, lecciones aprendidas, recomendaciones operacionales, planes de acción, entre otros.

### Actividades realizadas

Transcurrido el primer año desde la inauguración del CIMCON, como foro para la integración regional ésta dependencia de la Armada República de Colombia ha cumplido diferentes actividades y compromisos adquiridos durante el periodo con la institución, con las autoridades marítimas de la región y con las agencias relacionadas en la lucha contra las drogas.

## ACTIVIDADES DE TRABAJO E INTEGRACIÓN



1

**SEP/15:** DESARROLLO REUNIÓN GRUPO DE EXPERTOS CONTRA EL NARCOTRÁFICO MARÍTIMO – CICAD



2

**OCT/15:** PRESENTACIÓN V CONFERENCIA NAVAL INTERAMERICANA – ESPECIALIZADA EN INTEROPERABILIDAD



3

**OCT/15:** CONFERENCIA XV SEMINARIO JURÍDICO OPERACIONAL – ESPECIALIZADO EN OPERACIONES DE INTERDICCIÓN MARÍTIMA



4

**OCT/15:** VISITA UNIDADES FUERZA NAVAL DEL CARIBE POR EL TF ALEXANDER FLORES, INVESTIGADOR DEL CIMCON – FUERZA NAVAL DE HONDURAS



5

**DIC/15:** PARTICIPACIÓN ENCUENTRO INVESTIGADORES PROMOVIDO POR LA FACULTAD DE CIENCIAS NAVALES – ESCUELA NAVAL



6

**DIC/15:** VISITA UNIDADES FUERZA NAVAL DEL CARIBE POR EL TF CLEMENT PASCAL Y MARIANNE CHMTELIN, INVESTIGADORES DEL CIMCON – ARMADA DE FRANCIA



7

**FEB/16:** DESARROLLO VISITA AL COMANDO DE LA ARMADA NACIONAL, FUERZA NAVAL DEL CARIBE Y CIMCON POR EL GRUPO SEACOP DE LA COMISIÓN EUROPEA



8

**MAR/16:** DESARROLLO CUMBRES DE SEGURIDAD DEL CARIBE Y SURAMÉRICA CABSEC/SAMSEC



9

**ABR/16:** VISITA A LA FUERZA NAVAL DEL CARIBE DEL CENTRO DE ESTUDIOS SUPERIORES NAVALES (CESNAV) Y COLEGIO DE DEFENSA NACIONAL (CODENAL) FUERZAS ARMADAS DE MÉXICO



10

**JUN/16:** VISITA UNIDADES FUERZA NAVAL DEL CARIBE POR EL SR CN ALFREDO ENRIQUEZ DELGADO, INVESTIGADOR DEL CIMCON - ARMADA DE MÉXICO



11

**JUN/16:** DESARROLLO VISITA A LA FUERZA NAVAL DEL CARIBE Y CIMCON POR EL DOCTOR LUIS GUSTAVO MATA VEGA, MINISTRO DE SEGURIDAD PÚBLICA DE COSTA RICA



## VISITAS AL CIMCON



1

03 de Julio de 2015  
Delegaciones de 17 países y Agencias



2

03 de Septiembre de 2015  
Comitiva Fuerzas Holandesas en el Caribe



3

11 de Septiembre de 2015  
Participantes CICAD 2015



4

15 de Octubre de 2015  
Comitiva Fuerzas Francesas en las Antillas



5

25 de Febrero de 2016  
Comitiva Seaport Cooperation Project



6

15 de Marzo de 2016  
Participantes CABSEC/SAMSEC16



7

05 de Junio de 2016  
Profesionales de la Reserva

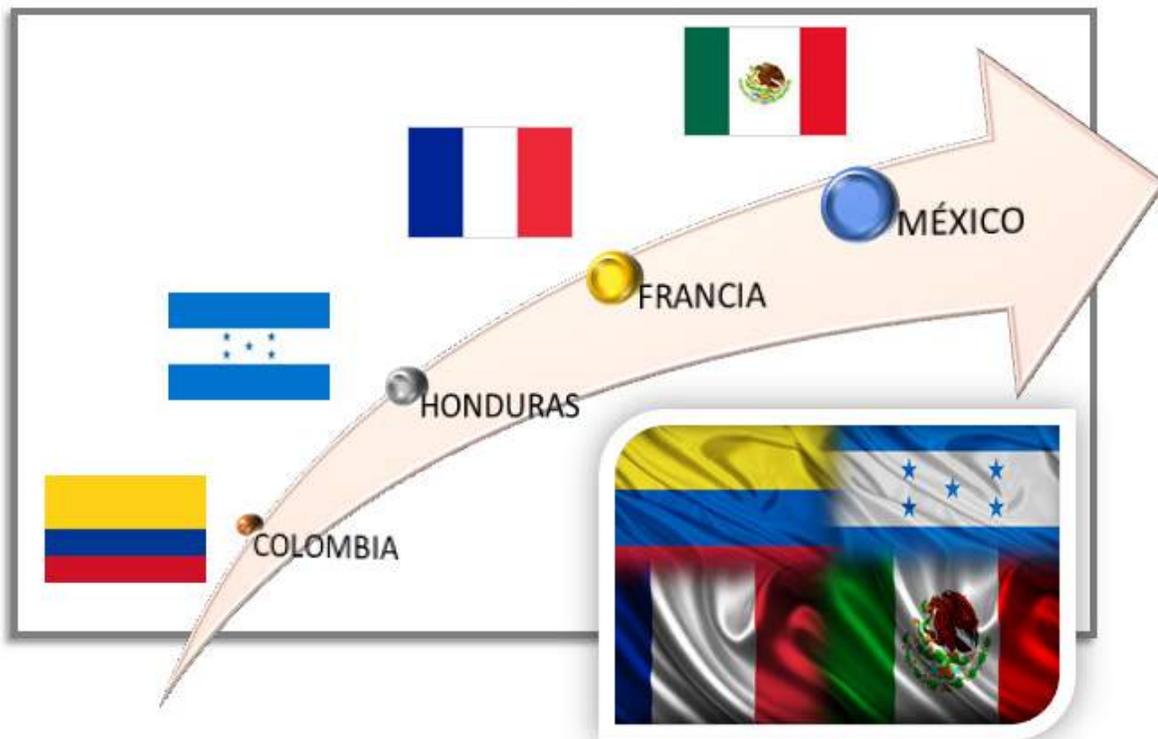


8

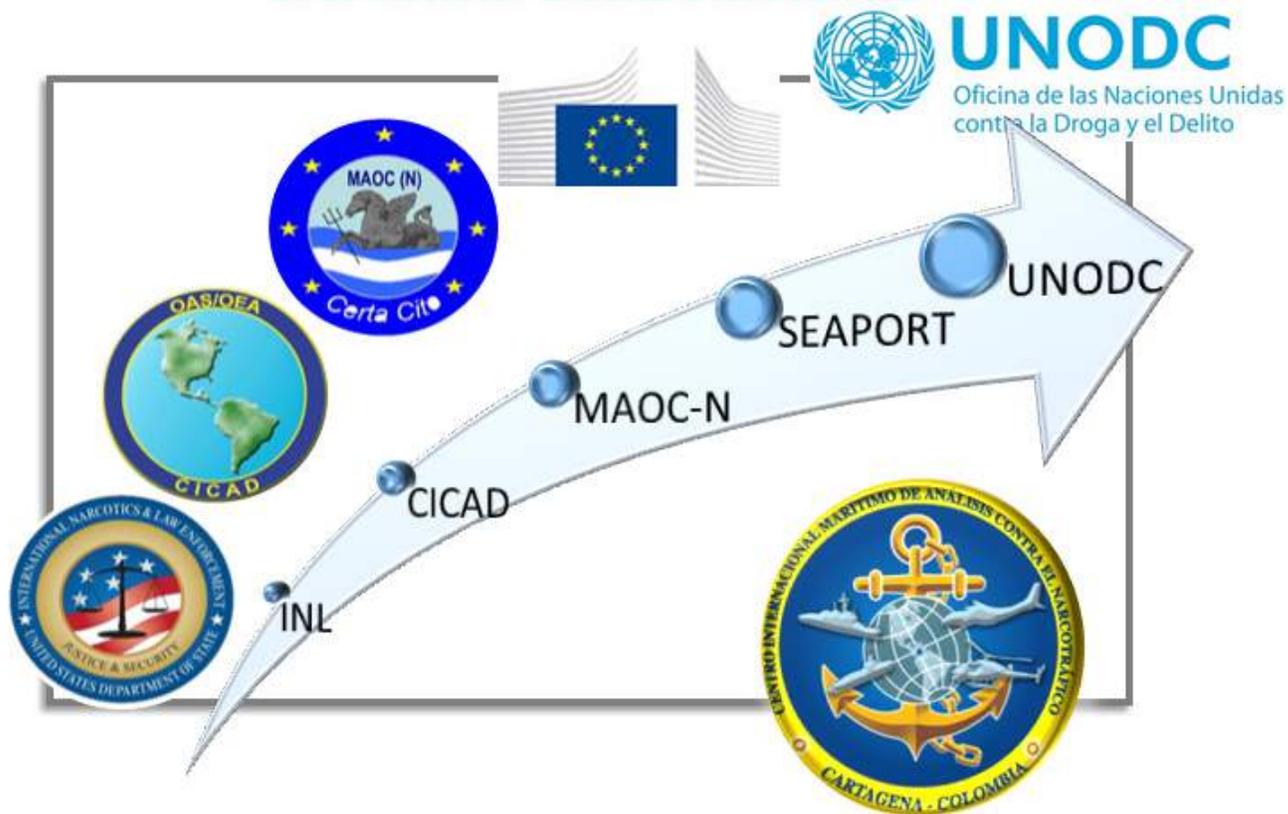
29 de Junio de 2016  
Funcionarios del Gobierno de Costa Rica

**EN SU PRIMER AÑO EL CIMCON HA RECIBIDO EN SUS INSTALACIONES MÁS DE 700 VISITANTES**

## PAÍSES QUE HAN CONFORMADO EL GRUPO DE EXPERTOS PROMOVIDO POR EL CIMCON



## COOPERACIÓN INTERINSTITUCIONAL





## REFERENCIAS

- ARC. (2012). DIONA ESTADÍSTICAS 2012. Bogotá D.C.,
- Espectador, E. (18 de Abril de 2016). El Espectador. Obtenido de <http://www.elespectador.com/opinion/editorial/del-debate-accion-politica-de-drogas-articulo-627766>
- Forces, N. (2015). Projecting Colombia's Future and Maritime Power. Naval Forces XXXVI , 33.
- InsightCrime. (2015). Obtenido de <http://es.insight-crime.org/analisis/colombia-vuelve-principal-productor-cocaina>
- Naciones Unidas Oficina contra las Drogas y el Delito. (2011). UNODC. Obtenido de [http://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/WDR2011/The\\_coca-cocaine\\_market.pdf](http://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/WDR2011/The_coca-cocaine_market.pdf)
- UNODC. (s.f.). Coca/cocaine market. Obtenido de [http://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/WDR2011/The\\_coca-cocaine\\_market.pdf](http://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/WDR2011/The_coca-cocaine_market.pdf)
- República, P. d. (2016). Presidencia de la República de Colombia. Obtenido de <http://especiales.presidencia.gov.co/Documents/20160418-ungass/ungass-2016.html>
- Rodríguez, M. (2013). Estrategia contra el tráfico ilícito en artefactos sumergibles y semisumergibles. Colombia: Fundación Universitaria Iberoamericana FUNIBER.
- TransnationalInstitute. (2016). <http://www.undrugcontrol.info/es/control-de-drogas-de-la-onu/ungass>
- UNODC. (02 de julio de 2015). [www.unodc.org](http://www.unodc.org). Obtenido de <https://www.unodc.org/colombia/es/press/2015/julio/estudio-de-unodc-revela-aumento-significativo-en-la-produccion-de-hoja-de-coca-en-areas-de-alta-densidad.html>





ASÍ MISMO,  
GUARDANDO LAS  
DEBIDAS  
PROPORCIONES, EL  
EMPLEO DE BATERÍAS  
PARA MOVER LA  
PROPELA Y NAVEGAR  
POR DEBAJO DEL AGUA  
OBEDECE AL PRINCIPIO  
MISMO DE LOS  
SUBMARINOS  
CONVENCIONALES

# SUMERGIBLES SPFS

**Self Propelled Fully Submersible**

“...embarcación incautada por la ARC en el Pacífico Sur colombiano en 2011... si bien la fabricación es artesanal, observa algunos principios de ingeniería naval toda vez que cuenta con tanques de lastre para sumergirse y a través de presión de aire el agua es expulsada para salir nuevamente a superficie, observando también características de estabilidad



TIENEN SUFICIENTE  
AUTONOMÍA PARA SALIR  
DESDE SURAMÉRICA  
DIRECTAMENTE HASTA  
LOS PUNTOS DE  
RECEPCIÓN EN MÉXICO  
SIN NECESIDAD DE  
REAPROVISIONAMIENTO  
DE COMBUSTIBLE”



Fuente: Fuerza Naval de Honduras

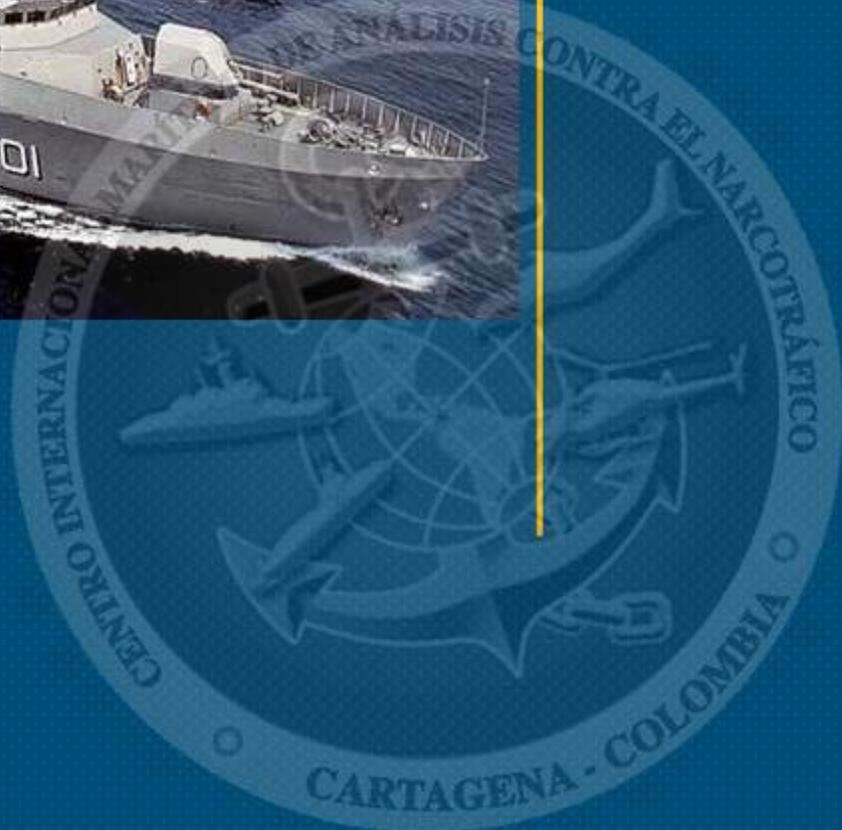


Fuente: Armada República de Colombia

# ANÁLISIS DE COMINT DE EVENTOS 2009 - 2015 DE TRÁFICO MARÍTIMO ILÍCITO DE COCAÍNA



Fuente: Armada de México





Capitán de Navío

## ALFREDO ENRÍQUEZ DELGADO

Investigador del CIMCON

Armada de México

**Palabras claves:**  
Narcotráfico, Cooperación, Región,  
transnacional, Marítima.

**Key Words:**  
Drug trafficking, Cooperation, Region,  
transnational, Maritime

### Resumen

Las TCOs han incrementado la introducción de cocaína transportada de Suramérica por vía marítima a países de Centro América, principalmente Guatemala y el Salvador, así como a las costas del sur de México utilizando la denominada “ruta 3” en el Océano Pacífico entre las varias analizadas en este trabajo y empleando embarcaciones menores y Semisumergibles, los cuales transportan 5-10 toneladas en promedio por viaje, dependiendo de su porte y características. Las embarcaciones tipo Go-Fast de 0.5-3 tons en promedio dependiendo de su tamaño y aunque son rápidas, son detectables por su presencia en zonas de alta mar y a alta velocidad. La COMINT es la mejor técnica disponible para la detección y seguimiento de estas embarcaciones menores y suministran información con un grado de certeza suficiente para dirigir al área de búsqueda otros elementos operacionales con capacidades de ISR, COMINT y SIGINT para realizar la comprobación de la presencia y efectuar el aseguramiento.

### Abstract

TCOs have increased the introduction of cocaine shipped from South America by sea to countries in Central America, mainly Guatemala and El Salvador, as well as the coasts of southern Mexico using the so-called “Route 3” in the Pacific Ocean between the various analyzed in this work and using smaller boats and Semi-submersible vessels which carry 5-10 tons. on average per trip, depending on its size and characteristics. The Go-Fast rate of 0.5-3 tons on average depending on their size and although they are fast, boats are detectable by their presence in high seas and at high speed. The COMINT is the best available technique for the detection and monitoring of these smaller vessels and provide information with a sufficient degree of certainty to lead other operational elements with ISR, COMINT and SIGINT capabilities to the search area, prube their presence and the assurancement.



## Introducción

El tráfico ilícito de cocaína, en el Continente Americano, tiene como finalidad, el transporte del alcaloide de sus centros principales de producción, ubicados en los países Suramericanos de Colombia, Perú y Bolivia, a sus mercados más importantes de consumo, localizados en Norteamérica: principalmente en los Estados Unidos de América y en menor grado en Canadá y México; aunque por supuesto no deja de haber un movimiento importante al resto de países en el continente americano y a los continentes de África, Europa, Asia y Oceanía.

## Modalidades de Transporte ilícito empleadas

Este transporte ilícito es llevado a cabo por Organizaciones Criminales Transnacionales (TCOs por sus siglas en inglés) las cuales planean, ejecutan y supervisan las etapas de producción, refinación, transportación y distribución a consumidores de cocaína así como el lavado del dinero producto de la venta del ilícito.

Las TCOs emplean todos los medios disponibles de transporte; desde vía aérea, tanto comercial como privada, como vía terrestre, mediante ferrocarril, camiones, buses, personas denominadas “mulas” humanas, etc.; y por supuesto por vía marítima también, en sus diversas modalidades de carga, recreo, pesca, etc.

La modalidad de transportación marítima presenta varias ventajas, entre ellas: el mover una mayor cantidad de carga, a un menor costo de gastos de operación, la “mercancía ilícita” puede ser ocultada dentro de miles de contenedores que diariamente el comercio internacional marítimo maneja en las terminales portuarias de los países, y peor aún, la “carga” puede ser escondida dentro de los muchos compartimentos que un buque mercante moderno cuenta.

Sin embargo, por otro lado, las agencias de seguridad de los países involucrados en enfrentar este flagelo han reforzado su capacidad de control de contenedores y buques mercantes con medios de inspección no intrusivos cada vez más sofisticados, capaces de detectar cargamentos ilícitos en su interior.

Es por ello que las TCOs emplean embarcaciones

de menor porte, como Go-Fast, semisumergibles, yates, buques pesqueros, etc. a fin de “diversificar” los medios de transporte ilícito.

En este caso, el porte pequeño facilita su “ocultamiento” en la inmensidad de los espacios marinos, sin embargo, también presenta desventajas: una velocidad promedio más bien lenta comparada con otros medios de transporte como el aéreo y el terrestre; una autonomía operacional reducida, lo que obliga a llevar a cabo diversos encuentros de reaprovisionamiento (rendez vous) en la mar para alcanzar su destino final y la prácticamente nula capacidad de “ocultamiento” de la embarcación y su carga una vez que la embarcación ha sido detectada en alta mar.

## Tipos de Inteligencia para la detección de embarcaciones menores

Existen diversas tipos de Inteligencia empleados por las Agencias de Seguridad para la detección de estas embarcaciones menores, entre ellas:

A) La Inteligencia Humana (HUMINT) que como se ha demostrado a lo largo de la historia, sigue siendo una fuente de información útil inclusive hoy en día, en que vivimos una época digital pero cuyos equipos de cómputo son manejados por personas, siendo estas vulnerables a la penetración tal como wiki leaks lo demostró, sin embargo, este tipo de Inteligencia pone en riesgo constante a los informantes así como a sus controladores y puede recibir información tergiversada para engañar o manipular.

B) La Inteligencia Geoespacial (GEOINT) mediante sensores radar y electro-ópticos instalados en satélites o aeronaves de gran altura de vuelo que permiten detectar a las embarcaciones menores a través de sus estelas, firmas calóricas, análisis de los gases de combustión de sus motores sobre todo cuando van a alta velocidad en la mar o también por ser “detectadas” por algún medio de percepción remota dentro de alguna imagen electro-óptica, sin embargo, el grado de resolución de estos sensores aún no es suficiente para garantizar una alta capacidad de detección de estas embarcaciones de porte pequeño, más bien, su capacidad real actual está en el rango de detectar con alta certeza embarcaciones metálicas de 30 mts de eslora o más.



C) La Inteligencia Vigilancia y Reconocimiento (ISR) compuesta por sensores como cámaras FLIR, Radares de Detección Marítima y equipos pasivos de Inteligencia de Comunicaciones (COMINT) instalados usualmente a bordo de aeronaves de patrulla marítima y en menor medida en unidades de superficie, son una combinación muy efectiva pero que funciona mejor cuando se tiene una posición “aproximada” del blanco y la aeronave o el buque van a “comprobar” la presencia del blanco y en caso positivo, hacer su clasificación, sin embargo, la autonomía limitada sobre todo de las aeronaves, su alto costo operativo por hora de vuelo y el riesgo al que se somete a sus tripulaciones de vuelo son factores limitativos a considerar para su uso como “buscadores” son mejores en su rol de “comprobadores” y de “coordinadores de interdicción” dirigiendo a otros elementos operativos como lanchas rápidas, buques y helicópteros para hacer la interdicción.

D) La Inteligencia de Señales (SIGINT) En este mundo moderno muchos equipos asociados a la cadena de transportación marítima como boyas y teléfonos satelitales transmiten energía electromagnética que puede ser interceptada, analizada e inclusive manipulada, sin embargo, muchas agencias de seguridad consideran como alto el costo relacionado con la adquisición de equipo y entrenamiento de personal para contar con estas capacidades pero como se demostrará en este escrito, es una de las capacidades que mayor grado de retribución tiene sobre todo al ser principalmente pasiva y no alertar a las TCOs.

E) La Ciber Inteligencia (CIBERINT) Las TCOs emplean todas las capacidades comerciales disponibles para realizar sus coordinaciones esto incluye el uso de correos electrónicos, redes sociales como Face book, Tweeter, Snapshot, Instagram, etc así como sistemas de comunicaciones como WhatsApp, Telegram Blackberry Messenger, etc plataformas que corren principalmente sobre Internet, este campo es el menos explotado por las Agencias de Seguridad, sin embargo, es el de mayor rápido crecimiento en su uso, es esta campo donde se considera conveniente que se hagan inversiones que potencialicen su empleo como fuente de información.

F) La Inteligencia de Comunicaciones (COMINT)

trabajando desde estaciones móviles o fijas, en tierra y/o en la mar como parte de una red de escucha y análisis que aprovecha la “necesidad” de las TCOs de comunicarse entre diversos elementos de su organización debido al alto valor económico de la carga transportada, a lo precario del porte de las embarcaciones para hacer frente a las condiciones marítimo-meteorológicas y sobre todo, a la necesidad de coordinar reabastecimientos de combustible, agua y víveres en la mar, así como el punto de embarque y desembarque de la carga. Este tipo de Inteligencia ha ido ganando cada vez más apoyo para lograr tener una implementación más robusta, sin embargo, en Latinoamérica aún hay mucho por hacer para fortalecer este sistema y explotar al máximo sus capacidades.

### **La mejor técnica de detección de embarcaciones marítimas traficantes**

La ya mencionada “necesidad” de comunicación provoca que se tenga que transmitir energía electromagnética desde o hacia las embarcaciones menores, lo que, a lo largo del tiempo, ha demostrado ser una de las mejores técnicas para detectar a estas embarcaciones ilícitas. Recordemos que desde la invención de la transmisión de mensajes a través de ondas electromagnéticas se obtuvo la capacidad de transmitir un mensaje a la distancia y una conversación de coordinación, sin embargo, como lo demuestran los análisis de la I y II Guerras Mundiales, el “mejor” medio para detectar submarinos alemanes, que se habían convertido en una de las mayores amenazas al esfuerzo bélico aliado en Europa, fue la Inteligencia en Comunicaciones (COMINT), que permitió, no solo advertir con tiempo a los buques en convoy y sus escoltas para maniobrar evasivamente o para aprestarse al combate cuando se establecía la probable presencia de uno de estos depredadores sino que permitió “dirigir” a otros medios operativos, como buques caza-submarinos pero sobre todo aeronaves, al área de búsqueda para completar la función de detección y destrucción de la amenaza.

La COMINT tiene altos costos al inicio para adquirir los equipos que permiten establecer “la red de escucha y análisis” así como otro costo importante asociado al entrenamiento del personal, pero una vez puesta en servicio, los costos operacionales se



reducen significativamente, se pueden mantener vigilancias de 24 hrs los 365 días y sobretodo no se pone en riesgo al personal.

Como siempre sucede en la realidad, no hay un solo tipo de inteligencia que pueda resolver todo el problema, la verdadera solución está en la “combinación” de todas las técnicas entre sí, empleando al máximo las ventajas de cada una de ellas y disminuyendo sus desventajas, obteniéndose al final un sistema “Integral” que es mejor que cada una de las partes que lo integra y que pueda apoyar con certeza al ciclo operacional de detección - clasificación - coordinación - interdicción - explotación en sitio.

### Área física de estudio

Este trabajo analiza los eventos de tráfico ilícito de cocaína en el Pacífico Oriental en el Continente Americano, específicamente en el área comprendida de Ecuador hasta la costa norte de México, porque de acuerdo a los análisis de inteligencia disponibles, se considera que es el área de operaciones sobre la cual se mueve la mayor parte de la carga ilícita de cocaína de Sur a Norteamérica. Esto se debe a que el Océano Pacífico casi siempre hace honor a su nombre, ya que cuenta con períodos prolongados de buenas condiciones marítimas para la navegación, además tiene “espacios abiertos marítimos” con poca presencia de islas y arrecifes.

Además el Archipiélago de las Galápagos desempeña la doble función de ser un referente en longitud para que a partir de su posición navegando al Norte franco empleando la estrella polar como guía para la navegación nocturna se arriba a las costas mexicanas por un área poco empleada por la navegación comercial y proveer una base de suministro logístico para las primeras etapas del viaje para reparar o reemplazar motores o equipos, abastecer combustible agua y víveres y hasta inclusive sustituir a miembros de la tripulación por enfermedad.

Por el contrario, el Mar Caribe, por ser muy ventoso, cuenta con estados de mar más gruesa, además en él están presente más obstáculos a la navegación provenientes de una mayor presencia de arrecifes, islas, centros turísticos y un tráfico marítimo de carga y personas alto que incrementan el riesgo de las embarcaciones transportistas de ser detectadas.

### Propósito del estudio

Este trabajo analiza la información proveniente de eventos de narcotráfico mediante técnicas de COMINT a las comunicaciones ilícitas desarrolladas por las TCOs que se dedican al tráfico de cocaína por vía marítima en el Océano Pacífico del Continente Americano, con el propósito de obtener información útil para entender el fenómeno y hacer prospectivas de su evolución y también para extraer conclusiones accionables que permitan a las Armadas y Cuerpos de Seguridad Marítima del Continente emplear de manera más eficiente los siempre limitados recursos operacionales disponibles para la interdicción de esta actividad ilícita.

### Generalidades

El análisis de las comunicaciones de una amenaza y/o enemigo cae dentro de la denominada Inteligencia de las Comunicaciones (COMINT). Esta lucha se presenta entre los conceptos de comunicaciones rápidas, seguras y confiables por un lado y las capacidades de interceptar, analizar, alterar o imitar las comunicaciones por el otro el concepto de cada actor depende del sitio que ocupe durante el fenómeno, pero lo que es un hecho es que siempre ha existido esta lucha desde el inicio mismo de los primeros equipos de comunicaciones.

Los equipos de comunicaciones disponibles por las TCOs están regidos por los siguientes conceptos: 1) Son equipos comerciales que se adquieren en tiendas especializadas, sin embargo, los constantes avances en miniaturización, robustez a los golpes y humedad así como las mejoras en sus capacidades de encriptación comercial los hacen contar hoy en día con capacidades cuasi militares.

Existen equipos que trabajan en el rango del HF (largo alcance, frecuencia más bien baja y potencia determinada por el alcance que se desee) y cuyo propósito principal es ser el medio de comunicación normal en la alta mar de las actividades lícitas de pesca y comercio.

Otros equipos operan en el rango del VHF marítimo (alcance más bien corto, mediana frecuencia y potencia baja o media) y están diseñados para transmitir voz, datos y paquetes de mensajes flash principalmente en zonas cercanas y del interior de

los puertos, es en este rango que las autoridades portuarias coordinan las actividades de los puertos normalmente.

Equipos UHF y SHF (corto alcance, frecuencia muy alta o súper alta, potencia baja) son los conocidos walkie-talkies que permiten coordinar acciones de corto alcance pero con capacidad de transmitir voz, datos y en algunos casos fotos de baja resolución. Equipos de Sistemas de Comunicaciones satelitales (SATCOM) emplean muy alta frecuencia, transmiten directamente a satélites móviles o geoestacionarios permiten transmitir voz, datos, correo electrónico y chat además transmiten la posición en que se encuentran así como rumbo, velocidad y altitud del dispositivo pueden considerarse como un sistema de navegación integrado, en el continente americano los dos sistemas más empleados son INMARSAT e IRIDIUM.

Equipos de comunicaciones móviles celular en zonas dentro del alcance de las torres de señal son capaces de transmitir voz, datos, imágenes, video y explotar aplicaciones de redes sociales, comunicaciones, etc. que los hacen muy útiles para las coordinaciones de las TCOs.

En este estudio partiremos del año 2009, con la entrada en el escenario de las comunicaciones satelitales comerciales (SATCOM). Este sistema ha tenido un incremento constante en su utilización pese a los altos costos asociados a su empleo, aunque debemos recordar que para las TCOs, el acceso a grandes sumas de recursos financieros siempre ha sido más sencillo que el de los provenientes de alguna Agencia de Seguridad de algún Gobierno.

## Sistemas de Comunicaciones Empleados por las TCOs

Las TCOs emplean “todos” los sistemas de comunicaciones disponibles en el mercado de manera comercial y listados en el apartado de Generalidades de este escrito.

Sin lugar a dudas, una de las revoluciones más importantes que estamos viviendo en esta primera y segunda década del siglo XXI es la “Revolución en las comunicaciones” impulsada por el uso de sistemas digitales, satelitales y celulares con protocolos mundiales de comunicaciones que facilitan la interconexión entre las personas desde dispositivos com-

pactos y versátiles para comunicarse desde sitios remotos.

Los sistemas tradicionales como HF, VHF, UHF y SHF siguen teniendo mejoras en sus capacidades de alcance, cantidad de datos a transmitir y recibir, medidas electrónicas y algorítmicas para evitar su interceptación como la encriptación y hasta ciertas capacidades de compresión y salto de frecuencia que ponen a esos sistemas “comerciales” casi a la par que los sistemas de comunicaciones militares.

A continuación se hará una sencilla descripción de cada uno de estos sistemas mencionando sus fortalezas, debilidades y capacidades. Cabe aclarar que toda esta información proviene de equipos que han sido asegurados en diversas operaciones de interdicción marítima.

Los dos SATCOM más empleados en el Continente Americano son INMARSAT e IRIDIUM, estos han incrementado de tal manera su uso, que desde 2014, las TCOs consideran a ambos sistemas como el medio de comunicación principal para las coordinaciones logísticas entre los participantes de eventos de tráfico de cocaína. Esta situación es completamente contraria al periodo comprendido entre los años 2011 al 2013, cuando la telefonía satelital era utilizada como medio alternativo de comunicación y no como medio principal.

Las TCOs emplean los diversos medios de comunicación comercial de que disponen Pacífico como se muestra en la página a continuación. (*Ver pag. siguiente*)

## Transición del Uso de Medios de Comunicaciones

Como resultado de un análisis comparativo y estadístico a eventos de contrabando desarrollados en el océano pacífico se obtuvo lo siguiente:

a. HF Analizando eventos acaecidos durante el 2015 en frecuencias de HF y comparándolos con el 2014 se logró determinar que existe un decrecimiento del 30% en su empleo.

Por otra parte, haciendo una comparativa del 2012 con el 2015 se determinó un descenso en el uso de comunicaciones en HF de más del 50%.

b. INMARSAT en 2015 las comunicaciones por el SATCOM INMARSAT está siendo utilizado con un in-

cremento superior al 100% comparado con el 2014.

c. IRIDIUM: El SATCOM IRIDIUM durante el 2015 fue empleado con un incremento del 30% a la cantidad en que fue utilizado en el 2014.

Los resultados anteriores muestran el descenso del uso de las comunicaciones en HF y el incremento de las comunicaciones en telefonía satelital, por lo que podemos establecer que el 2015 fue un año de transición en el uso de los medios de comunicación por parte de las TCOs. En conclusión actualmente la mayoría de los componentes que intervienen para hacer posible el tráfico de cocaína por vía marítima (coordinadores en tierra y en mar, motonaves logísticas, motonaves transportistas y de seguridad) emplean telefonía satelital para sus comunicaciones.

Sin embargo esto no significa que se vayan a dejar de utilizar sistemas de comunicaciones en las frecuencias de HF, VHF y UHF los cuales seguirán siendo empleados para mantener comunicaciones con embarcaciones pesqueras o de recreo y autoridades marítimas en tierra y/o en la mar. Además son sistemas baratos y de fácil empleo.

### Comunicaciones mixtas.

Por otra parte, también se consolidó la implementación de un “modus operandi” de uso de comunicaciones en forma mixta, el cual combina los diversos medios de comunicación durante el tráfico de contrabando, acción que dificulta la COMINT de las comunicaciones durante los eventos; por ejemplo se ha observado que los participantes de los eventos en las ocasiones que utilizan HF y telefonía satelital en conjunto, manejan diferentes indicativos por cada uno de los medios de comunicación que utilizan (para referirse a una sola persona) como medida de seguridad en sus comunicaciones.

Cabe mencionar que no se descarta la tendencia a utilizar un modus operandi de encriptación de comunicaciones más complejo que podría contener claves alfanuméricas o que inicien a utilizar otras marcas de compañías de telefonía satelital las cuales abarcarían las coordinaciones tanto en las organizaciones que viajan desde Sudamérica para lograr entregar el contrabando, así como las que lo reciben en Centro América y en los estados del sur de México.



Ilustración 1 tecnología satelital en comunicaciones. Fuente propia

Evolución de los sistemas de geo-localización en eventos de tráfico de drogas en el océano pacífico.

Durante el 2015 e inicios del 2016 se logró determinar que las TCOs están empleando un nuevo sistema de geolocalización de la carga ilícita cuando esta necesita ser “sembrada” en la mar por la presencia de autoridades navales en el área, este método funciona así:

### Boyas satelitales

La embarcación sudamericana que transporta la droga lleva consigo BOYAS SATELITALES, las cuales utilizan para balizar el contrabando al momento de sentirse amenazados por la presencia de autoridades marítimas o aéreas sobre su trayectoria. La BOYA SATELITAL y la carga ilícita están unidos y tienen en su parte inferior un peso muerto para mantener semi-hundida la carga, por lo que únicamente se mantiene a flote la BOYA SATELITAL. Una vez “sembrada” la carga ilícita, la motonave contrabandista se aleja del área y simula realizar actividades de pesca con el fin de pasar desapercibido, una vez que las autoridades se alejan del área, la motonave contrabandista informa a su coordinador, para que le proporcione las coordenadas geográficas donde se encuentra la BOYA SATELITAL con el contrabando, con el fin de recuperarlo y continuar su trayectoria hacia destino.

## Gps Satelital Iridium.

También se ha podido determinar el empleo del equipo GPS satelital marca IRIDIUM, el cual tiene la capacidad de transmitir posiciones, alertas SOS y otra información especializada a través de satélite al coordinador en tierra del evento de contrabando. Citado sistema GPS permite determinar la posición de la boya en tiempo casi real (latencia menor a 1 minuto) desde cualquier lugar remoto que simplemente cuente con conexión a INTERNET, así mismo este sistema puede monitorear varios activos (GPS) al mismo tiempo; cabe mencionar que el GPS utilizado es del tamaño de una pelota de Golf y es muy resistente al agua.

Por lo antes mencionado, se considera como probable el que estos equipos GPS paulatinamente sustituyan a las BOYAS SATELITALES para el rastreo del contrabando y balizamiento del mismo, lo cual, por su tamaño haría mucho más difícil su ubicación por cualquier medio visual.

### *Rutas de transporte de contrabando en el océano pacífico*

Producto del análisis de los eventos analizados del 2014 a inicios de 2016 se establecieron cinco rutas marítimas y dos rutas aéreas como las más probables a ser empleadas por las TCOs para el transporte de cocaína en la mar del Océano Pacífico, las cuales son las siguientes rutas marítimas (*Ver columna sig.*)

El frente de costa que se extiende entre el sur de México (Estados de Oaxaca y Chiapas) y la costa de Guatemala está siendo muy utilizado para la entrada de embarcaciones con cargamentos ilegales. Siendo la ruta número tres la que fue utilizada en más del 70% del total de los eventos monitoreados durante el 2015, incluyendo los eventos de semisumergibles que fueron interdictados. Por su parte las rutas cuatro y cinco durante el 2015 prácticamente no fueron utilizadas por las TCOs probablemente debido al debilitamiento de los carteles del norte de México ante el constante embate de las autoridades federales mexicanas

### *Rutas aéreas*

Con fundamento en los análisis por COMINT de los eventos de tráfico de cocaína por vía aérea, se han determinado dos rutas como las más probables utili-

RUTA UNO:	Salie de las costas centrales del pacífico de la República de Colombia con destino a las costas de Panamá, empleando lanchas rápidas para el transporte. La duración de estos eventos es de aproximadamente 24 horas y la motonave que transporta el contrabando no ocupa apoyo logístico para abastecimiento de combustible.
RUTA DOS:	Salie de las costas del pacífico de la República de Colombia o Ecuador con destino a las costas de Costa Rica, empleando lanchas rápidas para el transporte y barcos pesqueros para el apoyo logístico. La duración de estos eventos es de aproximadamente 72 horas y la motonave que transporta el contrabando ocupa dos puntos de apoyo logístico para abastecimiento de combustible.
RUTA TRES:	Salie de las costas del pacífico de la República de Colombia o Ecuador con destino a las costas de Guatemala, empleando lanchas rápidas para el transporte y barcos pesqueros para el apoyo logístico. La duración de estos eventos es de aproximadamente de cinco días y la motonave que transporta el contrabando ocupa más de tres puntos de apoyo logístico para abastecimiento de combustible.
RUTA CUATRO:	Salie de las costas del pacífico de la República de Colombia o Ecuador con destino a las costas centrales o del norte de México, navegando por la parte norte de las islas Galápagos de Ecuador, empleando lanchas rápidas y barcos pesqueros. La duración de estos eventos es de aproximadamente de siete a nueve días y la motonave que transporta el contrabando ocupa más de cinco puntos de apoyo logístico para abastecimiento de combustible. Se presume que también esta ruta sea utilizada por los Semi sumergibles.
RUTA CINCO:	Salie de las costas del pacífico de la República de Ecuador con destino a las costas del norte de México, en citada ruta se emplean lanchas rápidas para la recepción y transporte del contrabando y la organización sudamericana que entrega el contrabando utiliza lanchas rápidas para el transporte y barcos pesqueros para el apoyo logístico. Navegando por la parte sur de las islas Galápagos, Ecuador. Citada ruta podría estar siendo utilizada por los Semi sumergibles también.

zadas para el transporte de Costa Rica hacia México, las cuales son como a continuación se detalla:

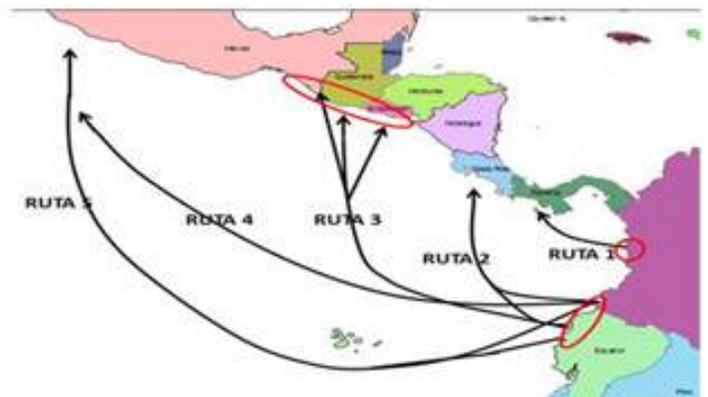


Ilustración 1 Rutas de transporte por el océano pacífico.

Fuente propia



### Ruta 1

Sale de Chiapas, México hacia algún punto en las inmediaciones del Golfo de Nicoya, Costa Rica. En citada ruta se ha observado que la aeronave, un día antes de despegar hacia Costa Rica, hace base en algún aeródromo del estado de Oaxaca, posteriormente se dirige a otro aeródromo en el estado de Chiapas, en donde permanece por aproximadamente 12 horas, posteriormente despegó hacia algún punto del Golfo de Nicoya, Costa Rica en donde permanece por un tiempo de aproximadamente una hora, retornando hacia Chiapas, México probablemente con el contrabando. La duración del evento de esta ruta es de aproximadamente un día.

### Ruta 2

Sale de Sinaloa, México hacia algún punto del Golfo de Nicoya, Costa Rica. En citada ruta se ha observado que la aeronave sale de inmediaciones de Guamuchil, Sinaloa, México con dirección hacia algún punto del Golfo de Nicoya, Costa Rica en donde permanece por un lapso aproximado de una hora, retornando hacia México, probablemente con el contrabando a bordo. La duración del evento es de aproximadamente un día. Cabe mencionar que en citada ruta se ha observado que la aeronave deja de emplear sus comunicaciones satelitales al momento de ingresar al espacio aéreo de México y muy probablemente inicia comunicaciones por banda aérea y nuevamente utiliza la telefonía satelital al momento que se encuentra próximo a aterrizar.

Por lo antes mencionado, se concluye que aeronaves de bandera Mexicana están transportando contrabando de Costa Rica hacia México, utilizando hasta el momento dos rutas aéreas, así mismo no se descarta que las aeronaves transporten dinero en efectivo de México hacia Costa Rica para la compra del contrabando.

Se considera que las rutas aéreas pueden ser complemento de la RUTA DOS (ruta marítima de Ecuador o Colombia hacia Costa Rica) lo cual hace que el contrabando que arriba llega a Costa Rica vía Marítima está.

### Rutas de Semisumergibles

En el 2014 no se contaba con mucha información de COMINT que permitiera determinar las rutas y el “modus operandi” de los semi- sumergibles. Sin em-

bargo, en el 2015 con motivo del incremento de capacidades COMINT y por intercambio de información compartida entre los países se logró determinar lo siguiente:

Que la ruta más empleada por los Semisumergibles es la ruta 3 (saliendo de Colombia con destino a Guatemala o Chiapas pasando por la parte norte de Galápagos).

Cabe mencionar que la ruta 3 es la más utilizada por las embarcaciones menores como las Go-Fast que transportan contrabando vía marítima en el Océano Pacífico y es la primera ocasión que se determina que está siendo también utilizada por los semi-sumergibles.

Por análisis de COMINT, se presume que las TCOs dedicadas al tráfico de contrabando en el Océano Pacífico vía marítima prefieren emplear la ruta 3 con semi- sumergibles y Go-Fast porque es una ruta intermedia, es decir, no va cerca de la costa como la 1 y 2 ni tampoco penetra en alta mar como las rutas 4 y 5, además no necesita más que de 2 a 3 reabastecimientos en la mar y no presenta grandes riesgos en materia de obstáculos a la navegación.

A continuación se presenta un ejemplo típico de equipos de comunicaciones encontrados en el interior de un Semisumergible asegurado:

#### *Medios de comunicación utilizados:*

SATCOM INMARSAT E IRIDIUM, así como HF y VHF. Rangos del espectro radioeléctrico cubiertos de 7.5 a 15 MHz. (HF) y bandas de emergencia (VHF).

#### *Tipo de comunicación:*

Tanto el HF como el VHF emplean comunicaciones en DUPLEX, es decir, transmiten en una frecuencia y reciben en otra diferente para proteger sus comunicaciones.

#### *Sofisticación utilizada*

“ENCRIPCIÓN SIMPLE”, es decir, se sustituyen palabras, números y hasta frases completas por un código prestablecido, por ejemplo: haciendo referencia a artículos de pesca, medicina, cocina, tipos de peces, tonos de colores, variedades de fruta y hasta nombres de jugadores de fútbol.

#### *Equipos asegurados*

Radio ICOM V8 para comunicaciones en VHF, el cual está diseñado con estándares militares con

rangos de frecuencia entre los 136 a 174 MHz., dicho radio contaba con un chip de modificación de frecuencias que permitía utilizar la gama completa de frecuencia para transmitir.

#### *Componentes Humanos de las Comunicaciones*

A. Coordinadores en tierra: Normalmente existe uno en el punto de salida y otro en el punto de llegada. En algún punto predeterminado de la ruta existe el cambio de control y comando. Son los tomadores de decisiones.

B. Motonave transportista: Normalmente la persona con más responsabilidad a bordo de la embarcación, pertenece a la TCO y es la que conoce los códigos, frecuencias y mensajes. Encargada de coordinar con la motonave de seguridad y el coordinador en tierra cualquier aspecto logístico o de seguridad buscando llevar el cargamento a destino sin contratiempos y completo.

C. Motonave de seguridad: Existen dos versiones, las que zarpan desde el punto de salida y se despliegan por delante de la motonave transportista a lo largo de toda la ruta reportando la presencia de autoridades navales y la segunda versión, de ser relevos en los puntos de rendez vous por trayectos hasta el siguiente punto logístico, en este tipo conocen a profundidad su área de responsabilidad y los métodos de las autoridades navales para operar. En cualquiera de las dos versiones son responsables de explorar y alertar con tiempo a las embarcaciones transportistas.

D. Motonave de recepción de contrabando: Es la encargada de hacer el último rendez vous en inmediaciones del punto de llegada de la carga ilícita, efectúan el transbordo del contrabando y lo trasladan a tierra, son tripuladas por gente local del punto de destino con embarcaciones y papeles locales. Trasladan la mercancía a un punto en la playa donde es colocada en transportes terrestres o bien, guardada en un lugar seguro para su posterior distribución.

Capacidades técnicas empleadas en la lucha contra el narcotráfico en su fase de transporte marítimo, donde la fortaleza de la Inteligencia de Señales de Sudamérica, Centro y Norteamérica es el trabajo en conjunto y cohesión de las mismas. La fortaleza de SIGINT se mejoraría fortaleciendo la parte operativa de cada país.”

## Conclusiones

Por sus condiciones marítimo-meteorológicas se puede determinar que el Océano Pacífico es el escenario principal por el cual las TCOs dedicadas al tráfico de cocaína vía marítima procedente de Sudamérica transportan su carga ilícita con destino a Norteamérica.

Las TCOs emplean diversos medios de transporte marítimo, destacando dos de ellos por estar bajo CONTROL COMPLETO Y DIRECTO de esas organizaciones, las lanchas Go-Fast y los semisumergibles. Otros medios de transporte como buques mercantes y contenedores, buques pesqueros, yates, etc., son también empleados, sin embargo, debido a que todos presentan demasiadas variables e imponderables que escapan al control directo de las TCOs (inspecciones aleatorias de autoridades, “tiempos muertos” en los puntos de zarpe y arribo, cambios de itinerario de los buques, etc.) durante el viaje, hace que sean considerados como transportes de “mayor riesgo” que las Go-Fast y semisumergibles.

Existen al menos 5 rutas deducidas por análisis de COMINT para el movimiento de Go-Fast y Semisumergibles, TODAS son empleadas eventualmente, pero la que ha reportado una actividad constante es la denominada como “Ruta 3”, que partiendo del sur de Colombia y/o Norte de Ecuador, se dirige al Norte de las Islas Galápagos, donde tradicionalmente realiza su primer punto de reabastecimiento y de ahí se dirige ya sea a Costa Rica, El Salvador y/o Guatemala. Esta ruta requiere de 3-5 días de viaje, dependiendo del destino final y de la misma cantidad de puntos de reaprovisionamiento en la mar cada 24 hrs.

Las Go-Fast transportan de 0.5 - 3 tons de carga ilícita, dependiendo de su porte y motores propulsores; son rápidas, maniobrables y seguras a la navegación en alta mar y más para las condiciones dominantes en el Pacífico Oriental, pero por otra parte, requieren reabastecimiento de combustible al menos cada 24 hrs., lo que las obliga a mantener COMUNICACIONES de COORDINACIÓN aun cuando los puntos de reabastecimiento hayan sido previamente planeados y convenidos debido a los muchos imponderables que se pueden presentar durante el viaje.

Esta necesidad de coordinación las hace VULNERABLES a ser interceptadas sus comunicaciones por COMINT y se considera que es la MEJOR TÉCNICA

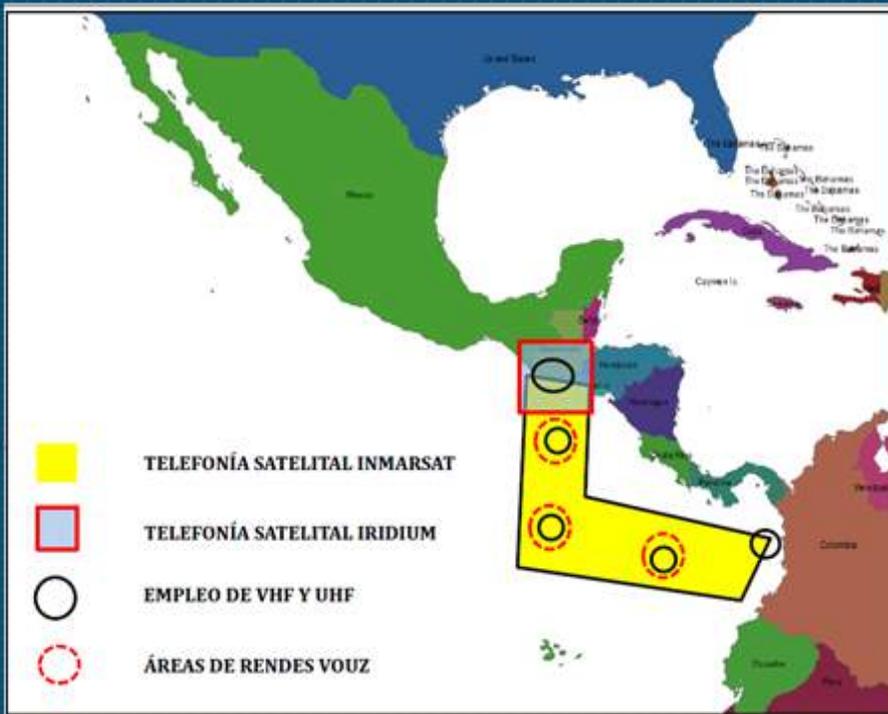


DE DETECCIÓN disponible que permitiría ubicar con alta probabilidad el área a la que se pueden dirigir otros elementos operativos para realizar la comprobación de detección y su aseguramiento.

Por otra parte, los semisumergibles transportan de 5-10 tons en promedio, dependiendo de su porte, no son tan rápidos pero su bajo francobordo les permite ser difíciles de ser detectados por observación directa, radar y/o FLIR, además cuentan con la autonomía suficiente para recorrer la “Ruta 3” sin reabastecimiento e inclusive las “Rutas 4 y 5” que aunque más exteriores y de mayor duración en tiempo están más alejadas de la costa y del riesgo de ser detectados, además permiten llevar la carga ilícita más hacia el norte de las costas mexicanas acercándolas a su destino final en los E.U.A; sin embargo, los semisumergibles cuando se encuentran próximos a

entregar su carga ilícita, requieren entablar COMUNICACIONES DE COORDINACIÓN, lo que también los hace VULNERABLES a la COMINT.

En cuanto a las técnicas empleadas por las TCOs para asegurar sus comunicaciones se puede determinar que estas descansan principalmente en LA DIVERSIFICACIÓN, al emplear TODOS los medios de comunicación disponibles, SATCOM: INMARSAT y/o IRIDIUM; HF y VHF en la mar; UHF, SHF y telefonía celular en inmediaciones a la costa, además aplican técnicas de encriptación como: Simple, Duplex y Paquetes de Radio que aunque son más bien técnicas sencillas, son lo suficientemente robustas para dificultar la decodificación de sus mensajes, por lo que se requiere PERSONAL CAPACITADO Y CON EXPERIENCIA para realizar el ciclo de COMINT de manera rápida y eficaz.



RECORDEMOS QUE DESDE LA INVENCÓN DE LA TRANSMISIÓN DE MENSAJES A TRAVÉS DE ONDAS ELECTROMAGNÉTICAS SE OBTUVO LA CAPACIDAD DE TRANSMITIR UN MENSAJE A LA DISTANCIA Y UNA CONVERSACIÓN DE COORDINACIÓN

# EL EMPLEO DE “COMINT”

Inteligencia en Comunicaciones

“...La ya mencionada “necesidad” de comunicación provoca que se tenga que transmitir energía electromagnética desde o hacia las embarcaciones menores, lo que a lo largo del tiempo, ha demostrado ser una de las mejores técnicas para detectar a estas embarcaciones ilícitas



SIN EMBARGO, COMO LO DEMUESTRAN LOS ANÁLISIS DE LA I Y II GUERRAS MUNDIALES, EL “MEJOR” MEDIO PARA DETECTAR SUBMARINOS ALEMANES, QUE SE HABÍAN CONVERTIDO EN UNA DE LAS MAYORES AMENAZAS AL ESFUERZO BÉLICO ALIADO EN EUROPA, FUE LA INTELIGENCIA EN COMUNICACIONES (COMINT)”

# IDENTIFICACIÓN DE ELEMENTOS CRÍTICOS EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE COCAÍNA



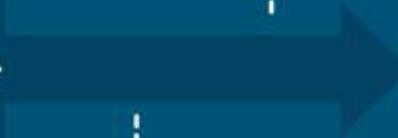
PESQUEROS



ABASTECIMIENTO EN ALTA MAR



OTRAS MODALIDADES



BUQUES MERCANTES



LANCHAS GO FAST



SUMERGIBLE SEMISUMERGIBLE





Capitán de Corbeta

**DAVID SÁNCHEZ MUÑOZ**

*Subjefe Regional de Inteligencia*

*Naval del Caribe*

**Palabras claves:**

*Narcotráfico, Sistema Logístico,  
Transporte, Medio marítimo, Elementos*

**Key Words:**

*Drug trafficking, Logistic system,  
Transportation, Maritime environment,  
Elements*

## Resumen

Como toda empresa lucrativa, el narcotráfico se basa en un eficiente sistema logístico, solo que este funciona en la ilegalidad. Para que una organización de narcotráfico pueda desarrollar la etapa de transporte, realizado en el medio marítimo, requiere una serie de elementos que garanticen dicha actividad. La presente investigación realizó una serie de entrevistas a expertos en la lucha contra el narcotráfico marítimo en Colombia, quienes identificaron unos elementos críticos necesarios para el tráfico de drogas que se clasificaron en 10 grandes grupos: puntos de almacenamiento, rutas, medios de transporte, inteligencia delictiva, seguridad, personal, puntos de llegada, combustible, comunicaciones e interacción con la población civil. Estos elementos se evaluaron a través de la matriz CARVER, mediante encuesta a más de 100 personas que trabajan en el campo de la lucha contra el narcotráfico, categorizando los 10 elementos y determinando cuál de ellos son críticos, cuello de botella, de apalancamiento o rutinarios de acuerdo la matriz de Kraljic. Esta categorización presenta una alternativa para enfocar y priorizar esfuerzos con el objetivo de ser más eficiente en combatir el fenómeno del narcotráfico.

## Abstract

Like any lucrative business organization, drug trafficking is based on an efficient logistic system, just that this one works illegally. For the development of the transport stage from a narcotraffic organization, carried out in the maritime environment it requires a variety type of elements to ensure such activity. This research conducted a series of interviews with experts in the fight against maritime drug trafficking in Colombia, who identified some critical elements needed for drug trafficking which were classified in 10 major groups: storage points, routes, transport, criminal intelligence, security, personal, arrival points, fuel, communications and interaction with the civilian population. This elements were evaluated through the CARVER matrix by the survey of more than a 100 people who work in the field of fight against drug trafficking, categorizing the 10 elements and the determination of which ones are critical bottlenecks, of leverage or of routine according with the Kraljic matrix. This categorization presents an alternative to focus and prioritize efforts in order to be more efficient in combating the phenomenon of narcotraffic.

## Introducción

El narcotráfico, como fenómeno mundial y delito transnacional, afecta directamente la seguridad de las naciones y frena su desarrollo económico, toda vez que genera una economía paralela que permite soportar la organización y funcionamiento de grupos delincuenciales.

Por otro lado, la ubicación geográfica de Colombia, en la esquina superior izquierda de Suramérica y en el centro del mar Caribe, se constituye en un punto estratégico para el tránsito y salida de narcóticos, desde las áreas de producción a las zonas de distribución, tomando mayor relevancia las zonas costeras del país, las cuales se consolidan como puertos de lanzamiento de narcóticos a las diferentes islas del Caribe, Estados Unidos y Europa, evidenciado en las diferentes incautaciones realizadas en la Costa Caribe Colombiana.

Para estas actividades las diferentes organizaciones delincuenciales han iniciado una carrera contra el tiempo encaminado a la tecnificación e innovación de nuevos métodos de transporte marítimo que les garantice mayores niveles de efectividad, reduciendo así las posibilidades de ser detectadas por las autoridades. Henry Torres-Vásquez (2013:109) en su artículo “La delincuencia organizada transnacional en Colombia” dice:

*Para los expertos reunidos en la Convención de las Naciones Unidas contra la delincuencia organizada transnacional hay una “sociedad incivil”, integrada por terroristas, criminales, traficantes de drogas, tratantes de personas y otros grupos, estos criminales son el grave problema que tiene que enfrentar nuestra sociedad mundial. Estos grupos aprovechan ciertas ventajas que se dan en la sociedad para su globalización y “sacan ventaja de las fronteras abiertas, de los mercados libres y de los avances tecnológicos que tantos beneficios acarrearán a la humanidad”.*

De acuerdo al Observatorio de Drogas de Colombia, se evidencia una estabilidad en la incautación de clorhidrato de cocaína entre 2010 y 2014, con totales anuales entre las 146 y las 188 toneladas.

Es por esto, que se genera la necesidad de caracterizar el fenómeno del narcotráfico de tal forma que permita identificar los elementos críticos de tráfico marítimo, haciendo principal énfasis en la etapa de transporte y distribución, lo cual posibilitaría que los

diferentes entes de seguridad del estado puedan impactar efectivamente en la lucha contra el narcotráfico.

## El Ciclo Logístico

La logística se encarga de suplir los bienes y servicios necesarios para que una actividad productiva se pueda llevar a cabo, colocándolos en el sitio determinado, en el momento oportuno con la calidad necesaria.

Para tal fin, la logística funciona en ciclo, el cual cuenta con cinco importantes etapas: Determinación de las necesidades, consecución de recursos, entrega de recursos, mantenimiento del bien y logística inversa.

El paso tres, entrega de recursos, se describe como “hacer llegar al cliente o sistema solicitante, el sistema, recurso, producto o servicio requerido en el lugar adecuado, en las cantidades precisas, en el momento oportuno, con la calidad requerida y a un precio o costo justo” (Kalenatic, González, López y Arias, 2009:274).

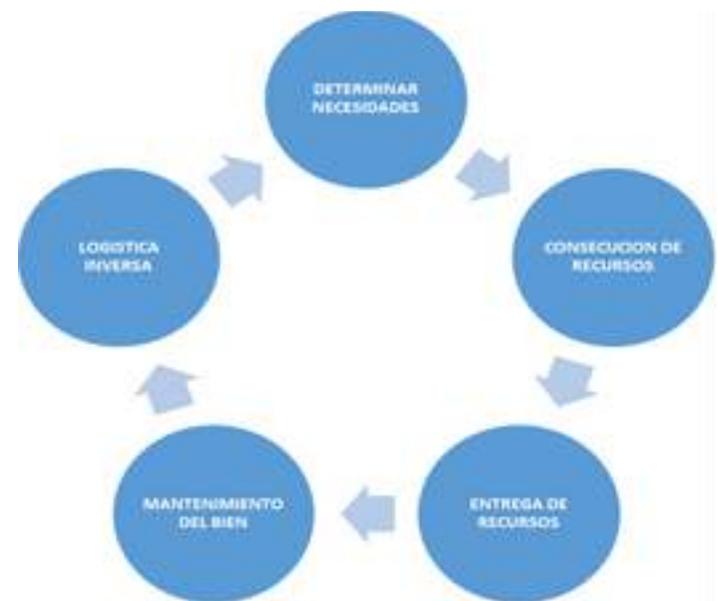


Ilustración 1: Ciclo logístico Fuente: Elaboración propia

Este paso de entrega de recursos, se realiza tanto al interior de una empresa, al poner en el sitio de producción la materia prima, como hacia el exterior de la misma al cumplir con su función de satisfacer la necesidad de su cliente externo y cumplir con el fin de dicha empresa.

El paso tres de entrega de recursos va de la mano con el concepto de transporte.

### Ciclo marítimo

El transporte marítimo de carga representa aproximadamente el 88% del total de movimientos del comercio mundial. A su vez, la dinámica del transporte marítimo responde a un ciclo marítimo, el cual Sánchez (2005:228) define como:

Se trata de una cierta secuencia temporal de equilibrios y desequilibrios de oferta y demanda de servicios de los mercados marítimos, que combina la acción de los incentivos de precios y la falta de simultaneidad en la producción de buques (cambios en la oferta), en el marco de una demanda muy dinámica y exógena (reaccionando a los cambios en la producción y el comercio).

Es así, que los precios de los fletes pueden cambiar según diferentes variables, la cantidad de carga a mover, la disponibilidad de los medios de transporte, la eficiencia de los puertos, los costos del combustible, entre otras.

### Matriz CARVER

La matriz CARVER es un sistema para priorizar, desarrollado por las fuerzas militares de los Estados Unidos durante la guerra de Vietnam, valorando los elementos a comparar mediante seis variables contenidas en el acrónimo CARVER:

- C-Criticabilidad
- A-Accesabilidad
- R-Recuperabilidad
- V-Vulnerabilidad
- E-Efecto
- R-Reconocibilidad

Cada uno de los elementos a comparar es evaluado en estas seis variables, asignando valores dentro de una misma escala. El valor total de la sumatoria de las seis variables por elemento comparado, dará la importancia de dicho elemento. (ver ilustración en la columna sig.)

El uso de la matriz CARVER fuera del sector defensa ha sido positivamente comprobado, como lo dice la doctora Walls (2007:110) del Servicio de Inspección y Seguridad Alimentaria del Departamento de Agricultura de los Estados Unidos “The CARVER plus

	ELEMENTO		
	A	B	C
CRITICABILIDAD			
ACCESABILIDAD			
RECUPERABILIDAD			
VULNERABILIDAD			
EFECTO			
RECONOCIBILIDAD			
<u>VALORACIÓN</u>			

Ilustración 1: Matriz CARVER  
Ilustración I1: Fuente: Elaboración propia

Shock method is an offensive targeting prioritization tool that has been adapted or use in the food sector” (Traducción de los autores: “El método CARVER más Shock es una herramienta de priorización ofensiva de objetivos que ha sido adaptada para uso en el sector alimentario”).

### Matriz de Kraljic

En el ciclo logístico, luego de haber determinado las necesidades, se realiza el proceso de abastecimiento o consecución de los recursos necesarios para llevar a cabo la actividad de la empresa, donde los proveedores juegan un papel fundamental, especialmente aquellos que suministran los bienes o servicios estratégicos y críticos, que son los que directamente impactan en la función principal y misional de la empresa.

Morelos, Fontalvo& Vergara (2014:33) en su trabajo “Sistema de gestión integral de proveedores para el desarrollo de la industria marítima en Colombia, caso Cotecmar”, señalan:

*El modelo de Kraljic, se basa en dos dimensiones para clasificar los materiales comprados: impacto del beneficio y el riesgo del abastecimiento. El modelo define cuatro (4) categorías de productos: estratégicos o críticos, no críticos o rutinarios, apalancamiento y cuellos de botella.*

IMPACTO O BENEFICIO	PALANCA	CRÍTICOS O ESTRATÉGICOS
	NO CRÍTICOS O RUTINARIOS	CUELLO DE BOTELLA
COSTO / RIESGO		

Ilustración 2: Matriz de Kraljic  
Ilustración 11: Fuente: Elaboración propia

	2010	2011	2012	2013	2014	TOTAL
RADIOGONIÓMETRO	0	0	1	0	0	1
ESCÁNER	0	1	0	0	1	2
EQUIPO DE BUCEO	0	0	1	0	0	1
COMPÁS MAGNÉTICO	0	0	0	0	1	1
ANTENAS	0	1	0	0	1	2
GPS	4	1	0	2	7	14
RADIOS UHF	1	1	0	0	1	3
RADIOS VHF	0	0	1	1	6	8
RADIOS HF	0	0	0	0	3	3
TELÉFONOS CELULARES	3	6	4	4	9	26
TELÉFONOS SATELITALES	3	0	3	0	4	10
MOTORES	0	0	0	0	1	1
MOTOR FUERA DE BORDA	41	28	21	20	39	149

### Medios de transporte narcotráfico marítimo

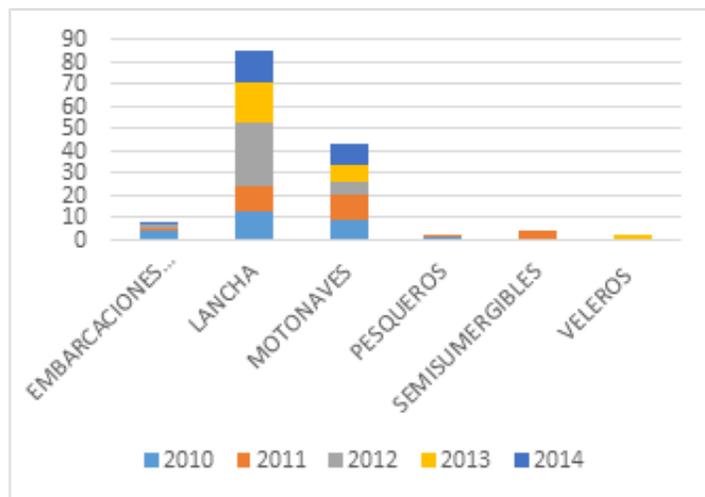


Ilustración 3: Estadística medios de transporte narcotráfico en el Caribe 2010-2014

Ilustración 1V: Datos FNC. Fuente: Elaboración propia

Entre 2010 y 2014 se realizaron 144 incautaciones en el Caribe Colombiano por parte de la Armada de la República de Colombia ARC, de los cuales 85 fueron lanchas, representando el 59%.

El segundo medio de transporte más utilizado fueron las motonaves mercantes de alto bordo, con 43 eventos, representando el 29,8%.

Estas dos modalidades de transporte, lanchas y motonaves, suman 128 eventos, el 88,8%, lejos por mucho de las otras modalidades como embarcaciones menores (botes, canoas, chalupas) 5,5%, pesqueros 1,4%, semisumergibles 2,8% y veleros 1,4%.

### Herramientas usadas en el narcotráfico marítimo

Tabla 1: Elementos incautados en eventos de narcotráfico en el Caribe Colombiano 2010-2014

Ilustración V: Datos FNC. Fuente: Elaboración propia  
(Ver columna siguiente)

De los elementos evidenciados en las incautaciones realizadas por la Armada de la República de Colombia en el Caribe entre los años 2010 y 2014, podemos destacar los motores fuera de borda, los teléfonos celulares, los GPS y los teléfonos satelitales.

El primero se constituye como medio de propulsión. El segundo y cuarto elemento son para comunicación y coordinación. El tercer elemento para la navegación.

### Elementos críticos para el narcotráfico

Entrevistados más de 20 expertos en el tema de la lucha contra el narcotráfico, se identificaron 10 elementos críticos para el desarrollo del narcotráfico vía marítima. Tabuladas más de 100 encuestas, se pudo determinar que el elemento crítico más importante es la inteligencia delictiva con 1866 puntos, seguido de los medios de transporte con 1841 puntos, las líneas de comunicación con 1834 puntos y la seguridad con 1800 puntos.

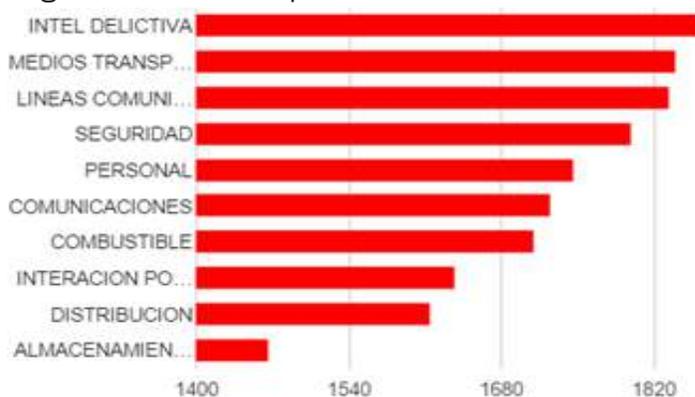


Ilustración 4: Tabulación encuestas elementos críticos narcotráfico  
Ilustración V1: Encuestas elementos críticos narcotráfico. Fuente: Elaboración propia

En el medio de la tabla encontramos el personal con 1747 puntos, las comunicaciones con 1725 puntos, el combustible (abastecimiento) con 1710, la interacción con la población civil con 1638 puntos, la distribución con 1615 y cerrando el almacenamiento con apenas 1466 puntos.

La metodología de la matriz CARVER nos señala que los elementos con mayor puntaje no son necesariamente los más importantes para la organización, sino que se evalúa también su vulnerabilidad y la posibilidad de afectarlo.

Tabla 2: Tabulación Criticabilidad elementos del narcotráfico

ALMACENAMIENTO (PTOS DE ACOPIO)	376
INTELIGENCIA DELICTIVA, CORRUPCION	371
SEGURIDAD PERSONAL, MATERIAL, INFORMACION ORG	350
COMUNICACIONES PARA COORDINACION DELICTIVA	342
LINEAS COMUNICACIÓN MARITIMA, RUTAS NARCOTRAFICO	336
MEDIOS TRANSPORTE MARITIMOS	332
DISTRIBUCION, MERCADO SEGURO, PUNTOS DE LLEGADA	323
COMBUSTIBLE, ABASTECIMIENTO	307
PERSONAL, LANCHEROS, ORGANIZACIÓN	301
INTERACCIÓN POBLACION CIVIL	299

Ilustración VI1: Encuestas elementos críticos narcotráfico. Fuente: Elaboración propia

Es así que encontramos que el elemento más crítico para el narcotráfico son las caletas o puntos de almacenamiento antes de embarcarlos, pero las pocas vulnerabilidades y lo difícil de encontrarlas, hace que una vez aplicada las demás variables CARVER, lo ubiquen en el último puesto.

### Evaluación de proveedores

IMPACTO O BENEFICIO	PALANCA: Inteligencia delictiva Comunicaciones Interacción Población Civil	CRÍTICOS O ESTRATÉGICOS: Puntos de acopio
	NO CRÍTICOS O RUTINARIOS Rutas Medios de transporte Combustible Personal	CUELLO DE BOTELLA: Seguridad Puntos de llegada
COSTO / RIESGO		

Ilustración VII1: Matriz de Kraljic. Fuente: Elaboración propia

Basados en la puntuación lograda analizando la variable Criticabilidad de los elementos identificados, se dividen en las 4 clases enunciadas en la Matriz de Kraljic, la cual combina el impacto o beneficio con el costo o riesgos

### Conclusiones

La modalidad de lanchas rápidas se consolida como el principal medio de transporte marítimo de cocaína en el Caribe, pero la cantidad de droga cargada individualmente en cada lancha viene disminuyendo ya que las antiguas lanchas que transportaban 3, 4 y hasta 5 toneladas de cocaína no se evidencian actualmente, pasando a lanchas que en promedio transportan entre 100 y 500 kilogramos de cocaína, algunas hasta 1.5 toneladas del alcaloide, como medida tomada por las organizaciones narcotraficantes ante los efectivos controles de las fuerzas de seguridad del Estado, reduciendo el riesgo y las pérdidas para los delincuentes y al mismo tiempo aumentando sus probabilidades de éxito al dividir sus cargamentos en varios envíos, teniendo en cuenta que la pérdida de una lancha puede ser asumida económicamente por otra que llegue a su destino, gracias a lo lucrativo de este negocio ilegal.

Pese a la gran cantidad de motores incautados a las organizaciones narcotraficantes en el Caribe, la fácil consecución de los mismos los constituye en comodities, no así sucede con los medios de comunicación para coordinación de entrega del cargamento ilegal en los puntos de destino, para lo cual las organizaciones de narcotráfico utilizan teléfonos satelitales y teléfonos celulares de operadores internacionales, los cuales son críticos para garantizar la entrega del producto transportado.

La inteligencia delictiva, los medios de transporte y las líneas de comunicación marítimas (rutas del narcotráfico) se consolidan, según la matriz CARVER, como los tres elementos en los cuales se puede afectar más eficientemente a las organizaciones de narcotráfico. Pese a que según CARVER, las caletas o puntos de almacenamiento son el elemento al que se debe dar menor prioridad, la matriz de Kraljic lo ubica como el elemento estratégico y más crítico para una organización de narcotráfico, esto se debe a que presenta muy pocas vulnerabilidades y su localización por parte de las autoridades estatales es muy difícil.

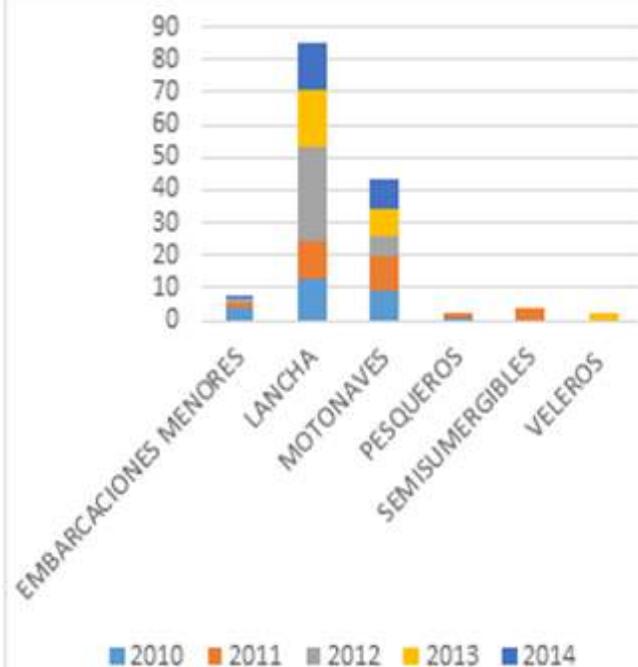


## REFERENCIAS

- Oficina de la Naciones Unidas contra la Droga y el Delito. <http://www.unodc.org/unodc/index.html>
- Centro de Análisis y Operaciones Contra el Narcotráfico. <http://www.maoc.eu/>
- Observatorio de Drogas de Colombia. <http://www.odc.gov.co/>
- Fuerzas de Tarea Conjunta Interagencial del Sur. <http://www.jiatfs.southcom.mil/index.aspx>
- Toumi, F. (2003). *Illegal drugs, economy and society in the Andes*. Washington: Woodrow Wilson Center Press. Recuperado de: <https://books.google.com.co/books?id=U2p8WYvPezAC&printsec=frontcover&dq=%22illegal+drugs+economy+and+society+in+the+andes%22&hl=es&sa=X&ei=0qOIVZTPF4y1sQS174LgBA&ved=0CB0Q6-AEwAA#v=onepage&q=%22illegal%20drugs%20economy%20and%20society%20in%20the%20andes%22&f=false>
- Rocha, R. (2011). *Nuevas dimensiones del narcotráfico en Colombia*. Bogotá. Ministerio de Justicia. UNODC. Recuperado de: [http://www.mamacoca.org/docs\\_de\\_base/Cifras\\_cuadro\\_mamacoca/RochaRicardo\\_Las\\_Nuevas\\_Dimensiones\\_del\\_Narcotrafic\\_2011.pdf](http://www.mamacoca.org/docs_de_base/Cifras_cuadro_mamacoca/RochaRicardo_Las_Nuevas_Dimensiones_del_Narcotrafic_2011.pdf)
- Godoy, A. (2013). *Drug problems in Colombia: Rational behavior in context*.
- Nogurea, M. (2003). *La presencia y expansión municipal de las FARC: es avaricia y contagio, más que ausencia estatal*. Bogotá: Universidad de los Andes.
- Collazos, G. (2014). *Red de demanda del clorhidrato de cocaína en el Caribe, resultado del análisis de incautaciones de la Armada Nacional entre los años 2007 al 2014*.
- Observatorio de drogas en Colombia. [http://www.odc.gov.co/Control\\_Risk](http://www.odc.gov.co/Control_Risk). <https://www.controlrisks.com/en>
- Kalenatic, D., González, L., López, C. y Arias, L. (2009). *El sistema de gestión tecnológica como parte del sistema logístico en la era del conocimiento*. Recuperado el: 27 de abril de 2015. <http://www.scielo.org.co/pdf/cadm/v22n39/v22n39a12.pdf>
- Sánchez, R. (2005). *El ciclo marítimo y las tendencias de la industria en América Latina*. Boletín Fal, 228.
- Walls, I. (2007). *CARVER plus shock method for food sector vulnerability assessments in proceedings of the annual meeting-united states animal health association*. 110, 258. United States Health Association; 1998.
- Government Training INC. *CARVER+Shock Vulnerability Assesment Tool*. Recuperado el: 27 de abril de 2015. <http://www.governmenttraininginc.com/pdfs/CARVER-Excerpt-for-Download-TOC.pdf>
- Gregory, A. (2010). *How to prioritize, military-style*. Recuperado el: 27 de abril de 2015. <http://www.sitepoint.com/how-to-prioritize-with-carver-matrix/>
- Morelos, J., Fontalvo, T., & Vergara, J.C. (2014). *Sistema de gestión integral de proveedores para el desarrollo de la industria marítima en Colombia. Caso Cotecmar*.
- A Atehortúa, y D Rojas (2008). *El narcotráfico en Colombia. Pioneros y capos*. Recuperado el: 27 de abril de 2015 <http://www.dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/4015471.pdf>
- C Páez, (2012). *Cuatro Décadas de Guerra contra las Drogas Ilícitas. Un Balance Costo- Beneficio*. Recuperado el: 27 de abril de 2015 [http://www.cancilleria.gov.co/sites/default/files/pensamiento\\_estrategico/documentos\\_sobre\\_region/d.Cuatro%20D%20E9cadas%20de%20Guerra%20contra%20las%20Drogas%20Il%20EDcitas%20Un%20Balance%20Costo%20-%20Beneficio%20-%20Agosto%202012%20-%20Cesar%20PAEZ.pdf](http://www.cancilleria.gov.co/sites/default/files/pensamiento_estrategico/documentos_sobre_region/d.Cuatro%20D%20E9cadas%20de%20Guerra%20contra%20las%20Drogas%20Il%20EDcitas%20Un%20Balance%20Costo%20-%20Beneficio%20-%20Agosto%202012%20-%20Cesar%20PAEZ.pdf)
- S Mantilla, (2012). *De la política de una frontera en disputa a la visión de una frontera compartida*. Recuperado el: 27 de abril de 2015 [https://scholar.google.es/scholar?q=esta+situaci%C3%B3n+lo+convierte+en+un+pa%C3%ADs+rico+y+complejo+en+temas+relacionados+con+cuestiones+fronterizas&btnG=&hl=es&as\\_sdt=0%2C5](https://scholar.google.es/scholar?q=esta+situaci%C3%B3n+lo+convierte+en+un+pa%C3%ADs+rico+y+complejo+en+temas+relacionados+con+cuestiones+fronterizas&btnG=&hl=es&as_sdt=0%2C5).
- Amerito (2013). *Análisis situacional del narcotráfico “una perspectiva policial”*. Recuperado el 29 de abril de 2015. [www.ideamerica.org/detail\\_noticias.php?id\\_detalle=446&lang=es](http://www.ideamerica.org/detail_noticias.php?id_detalle=446&lang=es)
- M Rodríguez. *Los delitos transnacionales*. Recuperado el 29 de abril de 2015 <http://www.ambito-juridico.com.br/>
- G Chad id (2012). *Practicas de interdicción marítima como derecho internacional consuetudinario*. Recuperado el 29 de abril de 2015. <https://www.prezi.com/.../practicas-de-interdicion-maritima-com>.

- J Jiménez, S Hernández (2002) marco conceptual de la cadena de suministro: un nuevo enfoque logístico. Recuperado el 29 de Abril de 2015 [www.azc.uam.mx/alumnos/tradeoff/docu/marco](http://www.azc.uam.mx/alumnos/tradeoff/docu/marco)
- A Torca LA BOLSA DE PRODUCTOS. Recuperado el 30 de abril de 2015. <http://www.cal.org.pe/pdf/diplomados/bolsaproductos.pdf>
- C. Prieto. Bandas criminales en Colombia: amenaza a la seguridad regional? Observatorio de Políticas, Ejecución y Resultados de la Administración Pública (OPERA). Universidad Externado de Colombia. Centro de Investigaciones y Proyectos Especiales (CIPE).
- S. Villaveces (2002). Por qué erradicamos? Entre bastiones de poder, cultura, y narcotráfico. *Journal of Latin American Anthroology* 7 No 1.
- S. Quintero, I. Posada. (2013). Estrategias políticas para el tratamiento de las drogas ilegales en Colombia. *Revista Facultad Nacional de Salud Pública*. Universidad de Antioquia.
- H. Torres-Vásquez. (2013). La delincuencia organizada transnacional en Colombia. *DIKAION* 22-1, PP. 109-130. Universidad de la Sabana.
- D. Pontón. (2013). La economía del narcotráfico y su dinámica en América Latina. *Íconos*. Revista de Ciencias Sociales. Num 47. Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales. Sede Académica de Ecuador.
- J. González. Mulas y arrieros: Narcotráfico y los correos de la cocaína en la literatura colombiana contemporánea. *Studies in Latin American Popu-*
- lar Culture. University of Texas Press.
- D. Muñoz. (2009). Aplicación de simulación discreta para un Sistema de logística militar basado en casos históricos de la segunda guerra mundial. Universidad del Bío-Bío. Facultad de Ingeniería. Departamento de Ingeniería Industrial.
- L. Raffo. (2010). Narcotráfico y conflicto: ¿Por qué bajó el precio de la cocaína? *Revista de Economía Institucional*. Universidad Externado de Colombia.
- L. Ovalle. (2010). Narcotráfico y poder. *Campo de lucha por la legitimidad*. Athenea Revista de Pensamiento e Investigación Social. Digital – núm. 17. Universidad Autónoma de Baja California.
- J. Cadena. (2010). Geopolítica del narcotráfico, México y Colombia: la equivocación en el empleo de las fuerzas militares. *Revista Mexicana de Ciencias Políticas y Sociales*. Volumen 52, Núm. 210. Recuperada en: 20 mayo 2015. Disponible en digital en: [http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0185-19182010000300003&lng=en&tng=en](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0185-19182010000300003&lng=en&tng=en)
- J. Jiménez. ¿Colombia tiene recursos económicos suficientes para atacar el narcotráfico y sus actividades vinculadas? *OPERA Observatorio de Políticas, Ejecución y Resultados de la Administración Pública*. Universidad Externado de Colombia.
- J. Glenn, E. Florescu (2014). 2015-2016 State of the Future. The Millennium Project. Recuperado de: [http://www.proyectomilenio.org/es/c/document\\_library/get\\_file?uuid=b561a73c-229e-4021-91eb-214aa2ba68cb&](http://www.proyectomilenio.org/es/c/document_library/get_file?uuid=b561a73c-229e-4021-91eb-214aa2ba68cb&)





EL SEGUNDO MEDIO DE TRANSPORTE MÁS UTILIZADO FUERON LAS MOTONAVES MERCANTES DE ALTO BORDO, CON 43 EVENTOS, REPRESENTANDO EL 29,8%

# DINÁMICA Y MEDIOS

En el transporte ilícito en el Caribe colombiano

\*...Entre 2010 y 2014 se realizaron 144 incautaciones en el Caribe Colombiano por parte de la Armada República de Colombia, de los cuales 85 fueron lanchas, representando el 59%\*



<http://cimcon.armada.mil.co>

ESTAS DOS MODALIDADES DE TRANSPORTE, LANCHAS Y MOTONAVES, SUMAN 128 EVENTOS, EL 88,8%, LEJOS POR MUCHO DE LAS OTRAS MODALIDADES COMO EMBARCACIONES MENORES (BOTES, CANOAS, CHALUPAS) 5,5%, PESQUEROS 1,4%, SEMISUMERGIBLES 2,8% Y VELEROS 1,4%\*

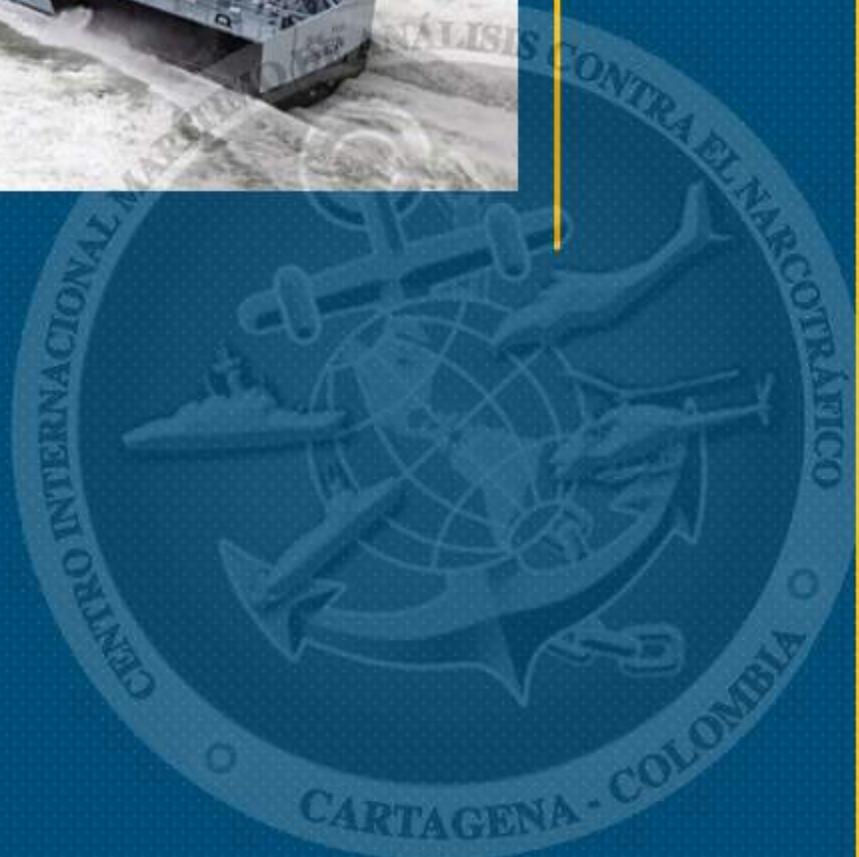
**ARMADA NACIONAL**



# CENTROS DE INFORMACIÓN: UNA RECOMENDACIÓN A LA ESTRATEGIA IMPLEMENTADA EN LAS AMÉRICAS



Fuente: Fuerza Naval de Honduras





Teniente de Fragata

## MARLON FLORES AVILA

Investigador del CIMCON  
Fuerza Naval de Honduras

**Palabras claves:**

*Narcotráfico, Sistema Logístico, Transporte, Medio marítimo y Elementos*

**Key Words:**

*Drug trafficking, Logistic system, Transportation, Maritime environment and Elements*

### Resumen

El presente artículo, analiza la conveniencia de la implementación de Centros de Fusión que permitan retroalimentar a las Agencias de Inteligencia de las Armadas y Servicios de Seguridad Marítima que participan de manera combinada durante un evento de narcotráfico marítimo que concluye con el aseguramiento de la carga ilícita, embarcación y personas. La creación de estos Centros contribuiría de manera significativa a: 1) Retroalimentar al ciclo de Inteligencia para determinar que estuvo bien y qué es necesario corregir en la generación de Inteligencia. 2) Democratizar la información a todos los participantes en el evento y no solo al componente que realizó el aseguramiento. 3) Incrementar la confianza entre todas las agencias de Inteligencia. 4) Sumar las capacidades individuales de interpretación de información de conformidad con la cultura de cada país. 5) Mayor generación e intercambio de información.

### Abstract

This article, analyses the convenience of the implementation of Fusion Centers, which would permit the feedback for Intelligence Agencies from the Navies and Maritime Security Services which participate in combined forms during maritime drug trafficking events which conclude with the assurance of the illicit load, vessel and people. The creation of this Centers will contribute significantly for: 1) Feedback the intelligence cycle in order to determine what was made right and what needs to be corrected in intelligence generation. 2) Democratize information to every participant in the event and not just the one responsible for the seizure. 3) Increase of confidence between all Intelligence Agencies. 4) Sum of individual capabilities for interpretation of information according to the culture of each country. 6) Increase in the generation and exchange of information.

### Introducción

El narcotráfico por vía marítima en Latinoamérica se encuentra en una dinámica constante de evolución y adaptación a las estrategias de los gobiernos que lo combaten; sentido en el que los países deben enfocar sus esfuerzos en el marco de dos desafíos fundamentales que han permitido un amplio alcance a la delincuencia organizada por la naturaleza transnacional del fenómeno: flexibilidad y conectividad.



Por un lado, las organizaciones criminales han dado muestra de una alta flexibilidad en el manejo de sus recursos humanos, materiales y financieros, que no requieren seguir reglas ni lineamientos en su administración como si ocurre con los Estados; de otra parte, su conectividad internacional les permite moverse sin restricción entre los países buscando ubicarse en los sitios con menores obstáculos para sus fines creando un fenómeno difícil de enfrentar en las Américas. Contexto en el que muchos de los países denominados de tránsito, localizados principalmente en Centroamérica y las Islas del Caribe, no cuentan con los medios suficientes para luchar debidamente contra este flagelo.

Esto ha ocasionado que las bandas delictivas que se dedican a esta actividad ilícita, cada día vayan expandiendo su alcance y capacidad de acción haciendo presencia prácticamente en todos los países de la región; los efectos nocivos asociados al negocio del narcotráfico son diferentes en cada nación por las particularidades culturales y el entorno, sin embargo, de manera general terminan minando la Seguridad Pública de la población pudiendo llegar a afectar en algún momento la Seguridad Nacional de los Estados.

La expansión de las acciones y efectos por cuenta del narcotráfico en la región es progresiva, sistemática y se ajusta según los condicionamientos coyunturales de cada país. Un claro ejemplo de ello, es que si bien es cierto que la carga ilícita a través de rutas marítimas continúa siendo el medio más utilizado para el envío de Pasta de Coca y Clorhidrato de Cocaína (Drogas.Cocaína), en acciones ampliamente conocidas por las autoridades y abordadas diariamente en la lucha contra el narcotráfico, sin embargo, en la constante dinámica del flagelo se han alertado eventos inusuales reconocidos ante la presencia de laboratorios ilegales en varios países, como ha sucedido en Honduras (Cortés, 2015) y México, dando muestra de que los laboratorios para la producción de clorhidrato de cocaína ya no se encuentran ubicados exclusivamente en países productores de la hoja de coca, donde tradicionalmente estas organizaciones utilizan las áreas costeras de Colombia (Morelia, 2015), Perú y Ecuador (druglawreform, s,f) para el acopio y posterior envío generalmente en el interior de embarcaciones mercantes y pesqueras (UNDOC, 2015) los cuales en sus faenas realizan el transporte

de la droga hacia las costas de Panamá y Costa Rica hasta llegar a Honduras; de igual forma, la modalidad de micro tráfico marítimo es una tendencia que se observa cada vez con mayor recurrencia (Alvarado, 2013).

Así mismo, las organizaciones narcotraficantes están reciclando modalidades y estrategias para el envío de narcóticos desde las costas de Perú, Ecuador y Colombia a bordo de embarcaciones artesanales, buques mercantes, yates, entre otros, que no despiertan sospecha en las autoridades internacionales durante el transporte del ilícito (Occidental, 2015) en algunos casos por la nacionalidad, la falta de controles en aguas territoriales y la gran cantidad de embarcaciones artesanales; de igual manera, la distancia de las rutas comerciales y su lejanía de las costas dificulta los controles de las autoridades en relación a las inspecciones y monitoreo del microtráfico en los buques mercantes.

## Estrategia Implementada

Actualmente, la estrategia está enfocada en tres aspectos fundamentales, la vigilancia de las costas de los países productores en América del Sur o en sus cercanías para lograr la interdicción antes de alcanzar zonas de alta mar, los patrullajes en las rutas de tránsito reconocidas en aguas e inmediaciones de los países de Centroamérica, e Islas del Caribe y por último, los controles en aguas de países consumidores; éstas líneas de acción han dado resultados diversos dependiendo de las capacidades de cada país y de las particularidades en su aplicación por cada jurisdicción, sin embargo, el carácter dinámico de la amenaza, la violencia, el surgimiento de redes criminales, corrupción y tantos otros males asociados a ésta problemática han dado lugar a la reflexión y la conclusión más comúnmente encontrada es la necesidad de hacer un esfuerzo orientado, no solo en temas operacionales sino también en inteligencia, para hacer frente a la amenaza de manera compartida.

La generación de Inteligencia útil, a tiempo y accionable ha derivado en la creación de Centros de Inteligencia Nacionales y algunos Internacionales como es el caso de la Fuerza de Tarea Conjunta Interagencial Sur (JIATF-S) de los Estados Unidos, la cual cuenta dentro de su organización con representación de

muchas de las Armadas y Servicios de Seguridad Marítimos de América Latina y el Caribe con la finalidad de generar Inteligencia y coordinar operaciones de interdicción.

JIATF-S es un buen ejemplo sobre como la cooperación internacional “optimiza” las capacidades nacionales en beneficio de todos los participantes.

Los éxitos obtenidos han conducido a que los órganos de Inteligencia Marítima de cada país cooperen en las primeras etapas del ciclo de Inteligencia el cual refiere al Planeamiento – Búsqueda - Análisis y Disseminación de información útil, oportuna y accionable para generar Inteligencia Operacional robusta y completa para el desarrollo de operaciones.

No obstante, a nivel regional se debe reevaluar el proceso en su fase final, es decir, en aspectos relacionados con la Retroalimentación de la información obtenida a partir de la explotación de las diferentes capacidades de Inteligencia de los países, la cual además conecta nuevamente con la etapa de Planeación; esta falta de información deja un vacío que no permite cerrar completamente el ciclo de inteligencia.

Una de las líneas de acción más exitosas contra el narcotráfico marítimo ha sido la denominada “Operación Martillo”, la cual es fruto de la Iniciativa Regional de Seguridad para América Central y del Sistema de Integración Centroamericano. Dicha operación dio inicio el 15 de enero del 2012 con la participación de los países Centroamericanos, México y los Estados Unidos, teniendo como ente coordinador a la Fuerza de Tarea Conjunta Interagencial Sur (JIATF-S), componente del Comando Sur de los EE.UU. (SOUTHCOM).

La “Operación Martillo” fue concebida como una estrategia para negar el uso de las rutas marítimas cercanas a la costa de Centroamérica por parte de los narcotraficantes, desde su implementación ha tenido logros significativos incautando varios cientos de toneladas de cocaína, marihuana e insumos ilícitos, con lanchas y personas detenidas. Según lo registra SOUTHCOM, la Operación Martillo ha dado como resultado la interrupción de más de 400 toneladas métricas de cocaína en los últimos cuatro años, negando al crimen transnacional organizado alrededor de US\$8 mil millones en ingresos potenciales” (Southcom, 2015).

Dichos decomisos avalan la importancia del trabajo realizado en el marco de la cooperación internacional, sin embargo, se considera que se requieren mecanismos que permitan mayor comunicación entre las armadas participantes antes, durante y después de cada operación con el fin de establecer los pormenores una vez finaliza cada Interdicción Marítima, entre otros aspectos referidos al intercambio de información entre quienes tienen mayor experiencia y acceso a la generación de inteligencia como Estados Unidos y Colombia y los demás países de la región, especialmente de Centro América y el Caribe.

### Necesidad de una estrategia unificada

Los países que estadísticamente han tenido mayores incautaciones han sido, el país exportador (Colombia) y el país de destino (Estados Unidos) según Naciones Unidas en su informe de 2011, debido a que ambas naciones vigilan puntos conocidos en el tráfico marítimo, a saber, el punto de salida y el



Grafico 1. JIATF South

punto de llegada. Sin embargo, se observa una gran diferencia con las incautaciones de los países denominados como “puentes del narcotráfico” o rutas del trasiego de drogas, los cuales optan por una estrategia limítrofe enfocada a que la droga no entre a su territorio, cuyas capacidades y alcances operacionales bien pueden ser exponenciados de contar con mayor acceso a la información.

En tal sentido se hace necesaria una estrategia internacional integrada para democratizar la información a todos los países de la región, que permita incrementar la confianza entre todas las agencias de Inteligencia, sumar las capacidades individuales de interpretación de información de conformidad con la cultura y entorno operacional de cada país, el eventual seguimiento de un objetivo haciendo un perfecto Rendezvous de un país al siguiente del transporte ilícito y a la retroalimentación de la información para cerrar correctamente el Ciclo de Inteligencia a fin de determinar que estuvo bien y qué es necesario corregir.



Grafico. 2 Ciclo de Inteligencia

Es Indudable que la cooperación entre países como Estados Unidos, Colombia y Honduras, entre otros, a través de acuerdos marítimos en contra de la narcoactividad ha permitido la realización de operaciones conjuntas efectivas y contundentes, con decomisos de droga altamente significativos. Sin embargo, como se ha venido refiriendo una de las principales falencias es la ausencia general de una estrategia unificada entre los Centros de Información existentes en las Américas y la implementación de otros, si es el caso, a partir de la misma línea de acción.

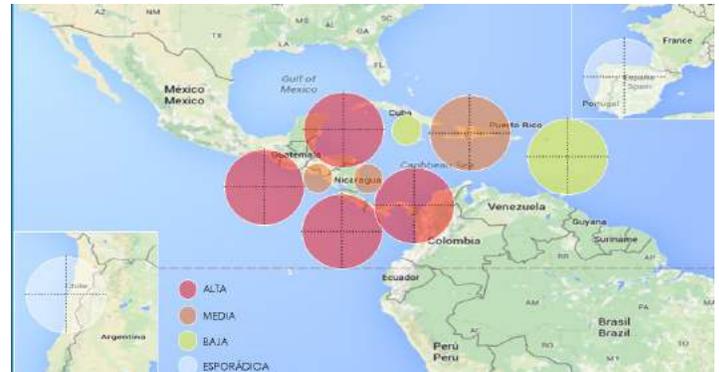


Grafico 3 niveles de mayor incidencia del narcotráfico por vía marítima

En el continente existen varias Agencias de Inteligencia Marítima que comparten información para combatir el narcotráfico, pero se requiere una mayor integración, centralización, intercambio de información y la implementación práctica de los métodos y formas de un Centro de Fusión por considerar que su aplicación permite una mejor correlación entre Inteligencia Marítima y el desarrollo de operaciones. Para corregir esto, debe prevalecer una “amplia voluntad” por parte de todos los países de la región para subsanar este vacío teniendo en cuenta que el problema es regional. Es a través de la cooperación internacional y la estandarización de procedimientos que será posible la “optimización” de recursos y capacidades de las diferentes Armadas y Servicios de Seguridad del continente.

### Implementación de Centros de Fusión

En primer lugar, se requiere que a lo largo de las rutas marítimas empleadas para el transporte del ilícito, desde su origen hasta su destino, se reconozcan Centros de Información previamente establecidos en cada país, que permitan el aprovechamiento de sus capacidades y la implementación funcional de acuerdo con lo requerido. Un Centro de Fusión es un organismo de intercambio de información, muchos fueron creados conjuntamente entre 2003 y 2007 bajo el Departamento de Seguridad Nacional y la Oficina de Programas de Justicia del Departamento de Justicia de Estados Unidos (Malcom, 2014).

La propuesta de creación de estos Centros a nivel regional no busca únicamente obtener Retroalimentación proveniente de logros operacionales,

sino también la integración de información a partir de varias fuentes estatales en cada uno de los países y dar respuesta sobre ¿quién produce la droga?, ¿cómo se envía?, ¿quién la transporta, compra y distribuye?, ¿cuál es el modus operandi? entre otras, a partir del intercambio con otras Agencias. Por lo tanto, la implementación de los Centros de Fusión deben observar dos características fundamentales, la primera, su activación funcional en cada uno de los Centros ya existentes y la segunda, la conexión internacional e integración entre los países. Dichos organismos también podrían promover y diseminar las metodologías que hayan probado ser más eficaces en contra de las organizaciones dedicadas a la narcoactividad, la estandarización de formas para “democratizar” la información y conocer en tiempo real el comportamiento y dinámica del fenómeno por vía marítima. La Armada colombiana también ha desarrollado métodos para la generación de inteligencia como los Centros de Fusión con los cuales comparte información a las Fuerzas de Tarea Contra el Narcotráfico y otras unidades, sin embargo, ésta estrategia también busca una mayor participación internacional bajo el mismo esquema operacional.

Para la Inteligencia Naval colombiana, estos organismos representan la capacidad institucional (doctrina, personal, organización, infraestructura, sistemas y equipos) ubicados a nivel central y regional de la Jefatura de Inteligencia Naval, en la que convergen los esfuerzos de los entes comprometidos, que suministran información de inteligencia de manera oportuna y segura, con el objetivo de someter la información, datos e indicios de Inteligencia y Contrainteligencia Naval a los procedimientos de tratamiento, proceso y producción de la información, permitiendo maximizar el conocimiento, detección, prevención y neutralización de los diferentes riesgos y amenazas entregando un producto completo que oriente a la toma de decisiones del Alto Mando Naval, aclarando que no son centros de operaciones, ni oficinas de gestión documental (archivo y correspondencia). El ingreso a sus instalaciones es restringido, y deben tener la conectividad en tiempo real para proyectarse en los centros de operaciones de las unidades operativas (JINA, 2016).

En el esquema de la Armada de Colombia, los Centros de Fusión sirven para procesar datos, indicios e informaciones provenientes de diversas fuentes,

bajo el modelo de fusión e integración sistemática, que mediante la aplicación de métodos y técnicas especializadas, permiten producir inteligencia y contrainteligencia naval, en términos de oportunidad y despliegue en tiempo real para la efectiva toma de decisiones (JINA, 2016). El modelo organizacional es el siguiente:

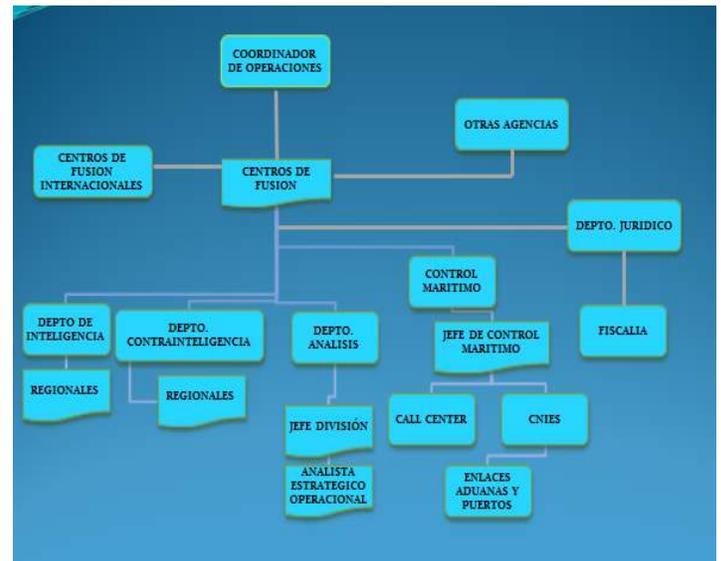


Grafico 4 propuesta organizacional de un centro de información

Cabe anotar que dentro de los planteamientos realizados durante la Reunión del Grupo de Expertos Contra el Narcotráfico de la CICAD en el año 2015, Inteligencia Naval colombiana también propuso la implementación del modelo adoptado por la Armada de ese país en relación a la implementación de Centros de Fusión regionales como parte de la respuesta para una mayor intercomunicación de los países.

En ese contexto, la información incluía una propuesta alternativa de intercambio de información, la cual en el caso de que no pueda llevarse a cabo la implantación del concepto anteriormente descrito por razones de personal, presupuesto o infraestructura, Inteligencia Naval recomienda la aplicación de los mecanismos en el marco de reuniones como del Grupo de Expertos Contra el Narcotráfico de la CICAD/OEA (JINA, 2016), así:

Lo innovador de los Centros de Fusión es que reuniría a miembros de las diferentes comunidades de Inteligencia de la región, permitiendo mayor acercamiento que redundaría en la creación de bases de datos comunes a las cuales podrían tener acceso las Armadas y Servicios de Seguridad Marítima de los países de la región.

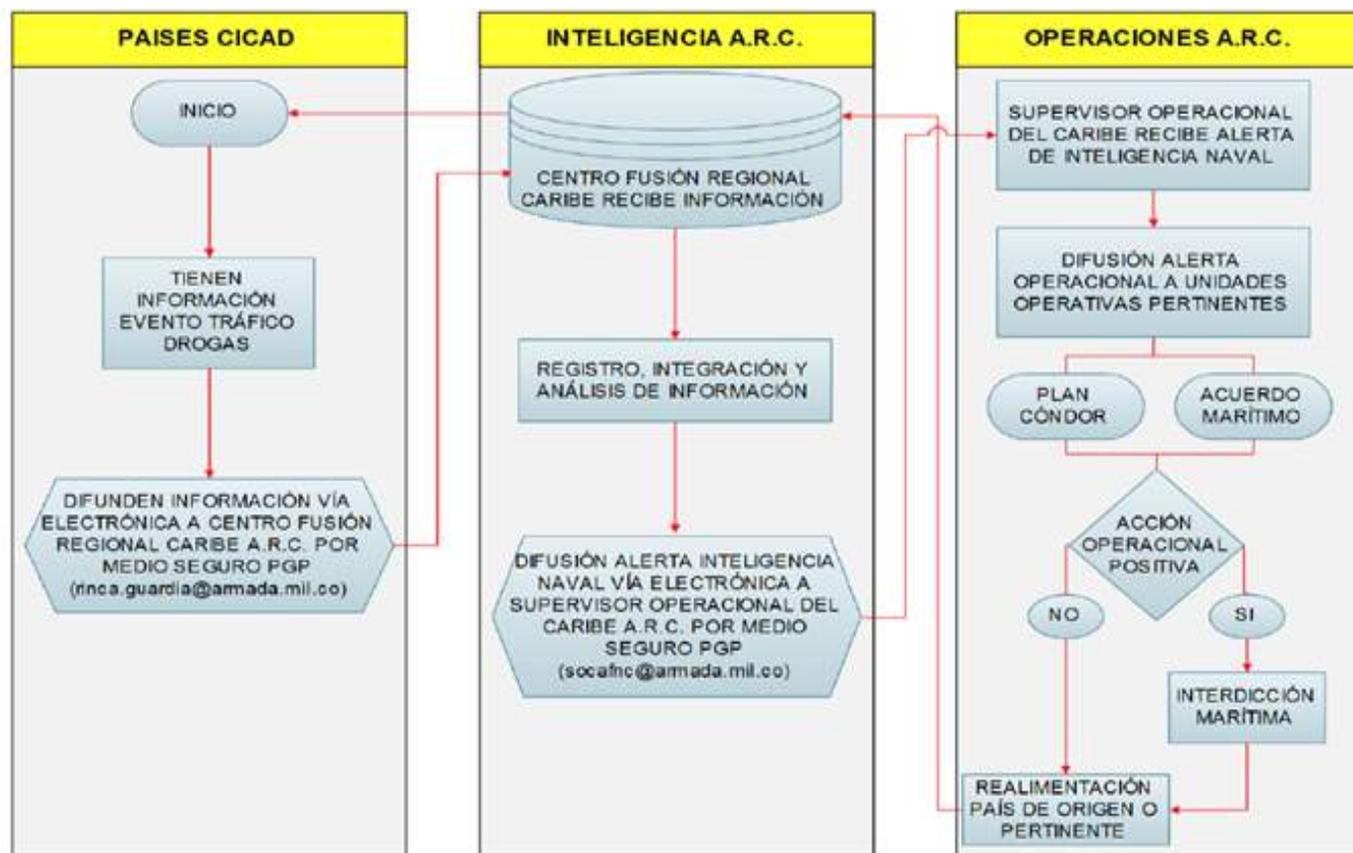


Ilustración 1: Modelo de funcionamiento propuesto bajo el esquema de la CICAD. JINA 2016

Las autoridades marítimas de la región, más allá de dar continuidad a las operaciones que se adelantan en contra del flagelo, deben buscar una mayor integración en medios y estrategias con el propósito de mejorar y aumentar su efectividad, tema sobre el cual se pueden liderar de manera recurrente el desarrollo de diferentes mesas de trabajo que permitan mayor interoperabilidad entre las Armadas de la región; la droga continúa produciéndose y traficándose sin que hasta ahora se puedan presentar cambios significativos. Por lo tanto, es importante revisar los diferentes acuerdos de cooperación internacional para llevarlos a los términos necesarios que permitan una verdadera interrelación institucional con un alcance de mayores proporciones al operacional, es decir, que las Armadas miren la problemática desde una perspectiva regional, escenario en el que los Centros de Fusión pueden aportar considerablemente en el establecimiento de esos canales de comunicación.

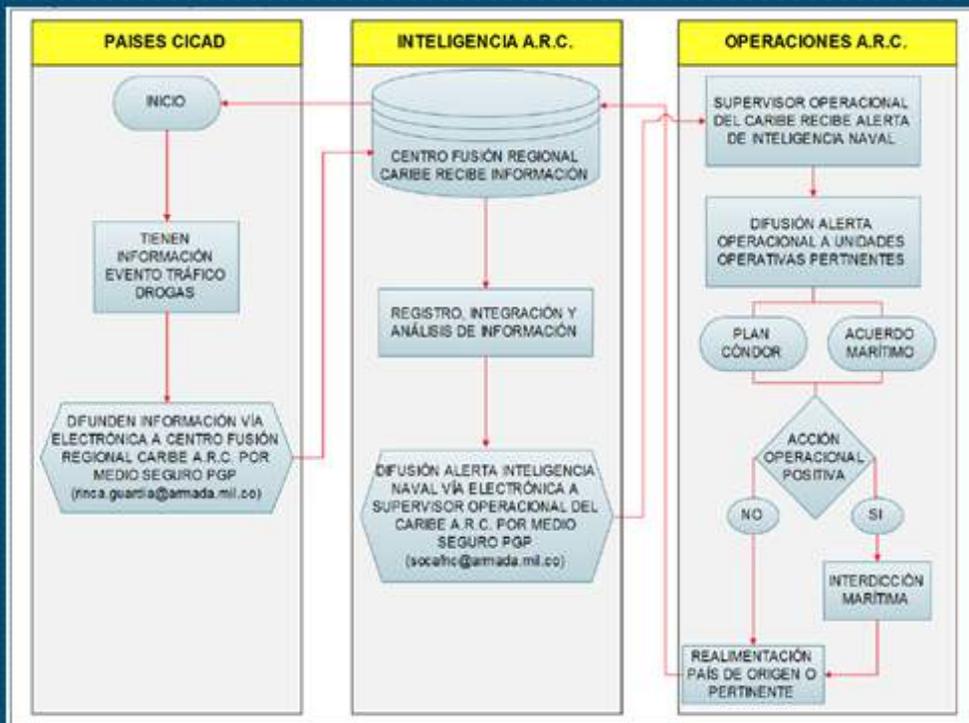
## REFERENCIAS

- Alvarado, L. (Octubre de 2013). ODC.gov. Recuperado el 1 de Junio de 2015, de Microtráfico y narcomenudeo. Caracterización del problema de las drogas en pequeñas cantidades en Colombia: Observatorio contra las drogas /caracterización del problema de las drogas en pequeñas cantidades /Micro tráfico y narcomenudeo: caracterización del problema de las drogas en pequeñas cantidades en Colombia
- Colombia, R. d. (9 de Julio de 2009). Diario Oficial. Recuperado el 10 de Octubre de 2015, de Ley 1311 de 2009: <http://docs.colombia.justia.com/nacionales/leyes/ley-1311-de-2009.pdf>
- Convención de las Naciones Unidas Contra el Tráfico Ilicito de Estupefacientes y Sustancias Sicotrópicas. (1988). UNODC. Recuperado el 14 de Septiembre de 2015, de [https://www.unodc.org/pdf/convention\\_1988\\_es.pdf](https://www.unodc.org/pdf/convention_1988_es.pdf)
- Cortés, O. (23 de Julio de 2015). Destruyen narcolaboratorios e incineran droga en el norte de Honduras. Recuperado el 1 de Agosto de



- 2015, de La prensa: <http://www.laprensa.hn/sucesos/861898-410/destruyen-narcolaboratorios-e-incineran-droga-en-el-norte-de-honduras>
- Drogas.Cocaína. (s.f.). tuotromedico. Recuperado el 15 de Junio de 2015, de [http://www.tuotromedico.com/temas/drogas\\_cocaina.htm](http://www.tuotromedico.com/temas/drogas_cocaina.htm)
- druglawreform. (s.f). druglawreform. Recuperado el 1 de Agosto de 2015, de Leyes de drogas y cárceles en Perú: Reformas leyes de drogas en América Latina / <http://www.druglawreform.info/es/publicaciones/sistemas-sobrecargados/item/939-le-yes-de-drogas-y-carceles-en-peru>
- JINA. (2016). Propuesta de Modelo Centros de Fusión Regional .
- Malcom, A. (2014). Los centros de fusión de inteligencia de EE.UU. Recuperado el 1 de Octubre de 2015, de <http://cinabrio.over-blog.es/article-creatura-de-gringolandia-los-centros-de-fusion-de-inteligencia-de-eeuu-123737449.html>
- Morelia, M. (10 de Agosto de 2015). Quadratin. Recuperado el 1 de Septiembre de 2015, de <https://www.quadratin.com.mx/principal/Revienta-Sedena-3-narcolaboratorios-en-Paracuaro/>
- Occidental, E. (1 de Junio de 2015). OEM. Recuperado el 1 de Julio de 2015, de Armada de Colombia decomisa 10 toneladas de droga en Mar Caribe: <http://www.oem.com.mx/eloccidental/notas/n3826323.htm>
- Pérez, J. (5 de Febrero de 2014 ). ElOrdenMundial. Recuperado el 1 de Septiembre de 2015, de El camino de la droga: <http://elordenmundial.com/regiones/latinoamerica/el-camino-de-la-droga/>
- República de Honduras, T. (2012). CICAD. Recuperado el 15 de Octubre de 2015, de Poder Legislativo: [http://www.cicad.oas.org/lavado\\_activos/grupoexpertos/Decomiso%20y%20ED/Ley%20de%20Privacion%20de%20Dominio%20-%20Honduras.pdf](http://www.cicad.oas.org/lavado_activos/grupoexpertos/Decomiso%20y%20ED/Ley%20de%20Privacion%20de%20Dominio%20-%20Honduras.pdf)
- República, P. d. (2016). Presidencia de la República de Colombia. Obtenido de <http://especiales.presidencia.gov.co/Documents/20160418-ungass/ungass-2016.html#>
- Southcom. (9 de Septiembre de 2015). Operation Martillo. Recuperado el 15 de Octubre de 2015, de <http://www.southcom.mil/newsroom/Pages/Operation-Martillo.aspx>
- UNDOC. (Julio de 2015). Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito. Recuperado el 1 de Agosto de 2015, de UNOD-2015 Colombia Monitoreo de cultivos de coca 2014 – 2015 [https://www.unodc.org/documents/crop-monitoring/Colombia/Colombia\\_Monitoreo\\_de\\_Cultivos\\_de\\_Coca\\_2014\\_web.pdf](https://www.unodc.org/documents/crop-monitoring/Colombia/Colombia_Monitoreo_de_Cultivos_de_Coca_2014_web.pdf)





-----

SIN EMBARGO, SE OBSERVA UNA GRAN DIFERENCIA CON LAS INCAUTACIONES POR PARTE DE LOS PAÍSES DENOMINADOS COMO PUENTES DEL NARCOTRÁFICO O RUTAS DEL TRASIEGO DE DROGAS

-----

# CENTROS DE INFORMACIÓN

Bajo el modelo de fusión e integración sistemática

... Según UNODC los países que estadísticamente han tenido mayores incautaciones han sido Colombia y Estados Unidos, ... ambas naciones vigilan puntos conocidos en el tráfico marítimo, el de salida y el de llegada



<http://cimcon.armada.mil.co>

-----

ESTOS PAÍSES OPTAN POR UNA ESTRATEGIA LÍMITROFE ENFOCADA A QUE LA DROGA NO ENTRE A SU TERRITORIO, CUYAS CAPACIDADES Y ALCANCES OPERACIONALES BIEN PUEDEN SER EXPONENCIADOS DE CONTAR CON MAYOR ACCESO A LA INFORMACIÓN"

-----



Fuente: Armada República de Colombia

# NARCOTRÁFICO A TRAVÉS DEL ESPECTRO FRANCÉS Y SUS DEPARTAMENTOS DE ULTRAMAR EN EL CARIBE





## MARIANNE CHMITELIN

Misión de defensa ante la  
Embajada de Francia en Colombia

### Resumen

En el presente trabajo, en colaboración con el Centro internacional Marítimo de Análisis contra el Narcotráfico - CIMCON, se realizará una breve descripción sobre la situación del narcotráfico en el Caribe, haciendo énfasis principalmente en la lucha contra la producción, el tránsito y el consumo de cocaína desde el punto de vista de Francia en las Antillas y en el departamento de la Guyana Francesa.

### Abstract

In this work, with the support of the International Maritime Analysis Center for Counter Drug Trafficking - CIMCON, a brief description will be made about drug trafficking in the Caribbean, focusing primarily on the current situation of fight against the production, transit and consumption of cocaine from the point of view of France in the Antilles and the French Guyana State.

### Situación del tráfico de cocaína en la región Caribe

La región del Caribe está marcada desde los tiempos de la colonización por el fenómeno del tráfico ilícito basado en varios aspectos, en primer lugar, esta zona representa geográficamente un “hub marítimo” entre América del norte y del sur, pero también entre el Océano Atlántico y Pacífico a través del canal de Panamá construido en 1914.

De otra parte, la multiplicidad de micro-estados dificulta y limita el control del tráfico en el mar, situación que no ha sido nueva en esta región del mundo, por ejemplo durante la colonización se traficaba con otras mercancías e incluso con seres humanos; en la actualidad el tráfico de armas y drogas ha pasado a ocupar ese espacio, en consecuencia, la región fue y sigue siendo utilizada por el tráfico ilícito de manera general.

A partir de los años 1970, el tráfico de cocaína empezó a tomar un giro consecuente con el auge del consumo en América del Norte, Colombia se convirtió en el país productor más activo por su costa Caribe. En los años 1980, el mar Caribe volvió a consolidarse como la ruta principal de las drogas de América Latina hacia el Estado de la Florida en los Estados Unidos. En la misma década, el consumo de drogas y particularmente de cocaína aparece en las Antillas Francesas, sin embargo, el fenómeno de consumo fue y sigue siendo limitado en estos departamentos franceses.

Es entonces hasta la segunda mitad de la década de los años 1990 que

**Palabras claves:**  
Narcotráfico, Caribe, Cocaína,  
Francia, Micro-Estados

**Key Words:**  
Drug trafficking, Caribbean,  
Cocaine, France, Micro-States

los carteles narcotraficantes empiezan a interesarse en el mercado europeo, transformando los departamentos en las Antillas como zonas de tránsito. El estancamiento y luego el descenso del mercado norteamericano fue la razón principal que derivó en el desarrollo de estas nuevas rutas de la cocaína en la región Caribe: entre 1982 y 2008, el valor monetario constante de la cocaína observó una caída de 135 a 35 mil millones de dólares.

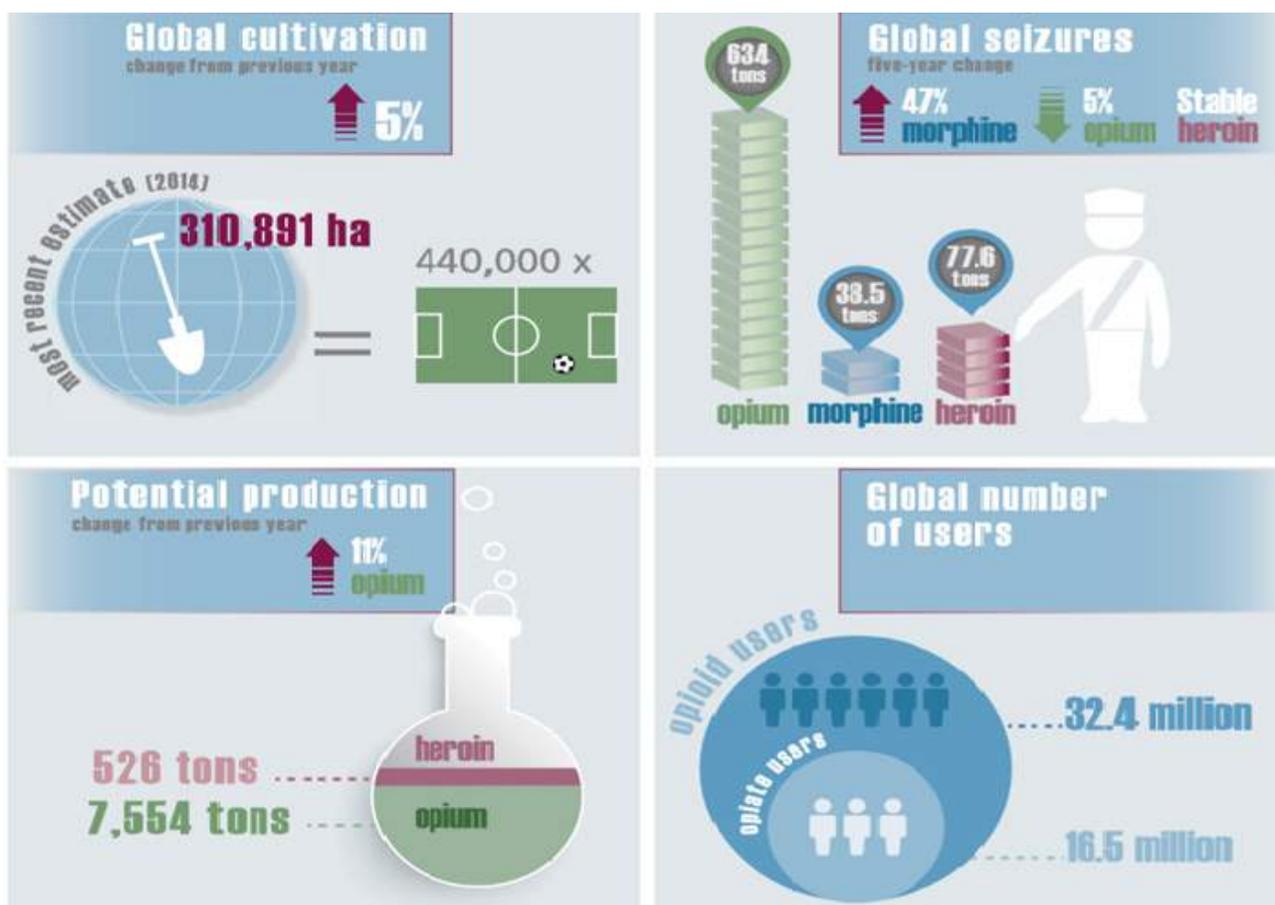
Debido a esta situación la estrategia de los narcotraficantes cambió, pasando de ventas de poca cantidad y alto precio a una venta masiva, con la expectativa de un nuevo mercado.

Sobre los variados tipos de tráfico ilícito que prevalecen en la región Caribe, el tráfico de cocaína representa la problemática más relevante. Según la UNODC<sup>3</sup> en 2013 la producción de hoja de coca representaba 120.800 hectáreas en los 3 grandes países productores: Colombia, Perú y Bolivia, sobre lo cual se estimaba una producción anual de aproximadamente 1000 toneladas de cocaína por año.

## La ruta marítima del narcotráfico en la región Caribe

A nivel mundial el tráfico ilícito de drogas por vía marítima pareciera ser la menos empleada toda vez que representa el 8% del total de las incautaciones registradas en el año 2013, sin embargo, en términos de cantidad las incautaciones marítimas del ilícito representan más del 35% del total presentadas<sup>4</sup>, lo cual permite dimensionar la gran importancia y eficiencia de la lucha contra el narcotráfico por vía marítima.

En el caso específico de la región Caribe, zona considerada de tránsito, según la Fuerza Conjunta Interagencial Sur (JIATF-S por sus siglas en inglés) de los Estados Unidos, 80% de la cocaína que transita por el sector lo hace por vía marítima. Hay que notar que existen diferentes destinos según los medios marítimos de tránsito. Para el caso de las lanchas rápidas tipo Go-Fast, éstas aprovisionan en su mayoría a las Antillas, mientras que los contenedores de marina comercial tienen destinos hacia puertos de Europa del Norte (Rotterdam, Bélgica,



Note: Data for seizures and number of users are from 2013. Data for cultivation and production are from 2014. Opioids include prescription opioids and opiates (opiates include opium and heroin). The global potential heroin production in 2014 is not comparable with previous years because the conversion ratios were updated in 2014.

Ilustración 1 Anual report. UNODC 2015

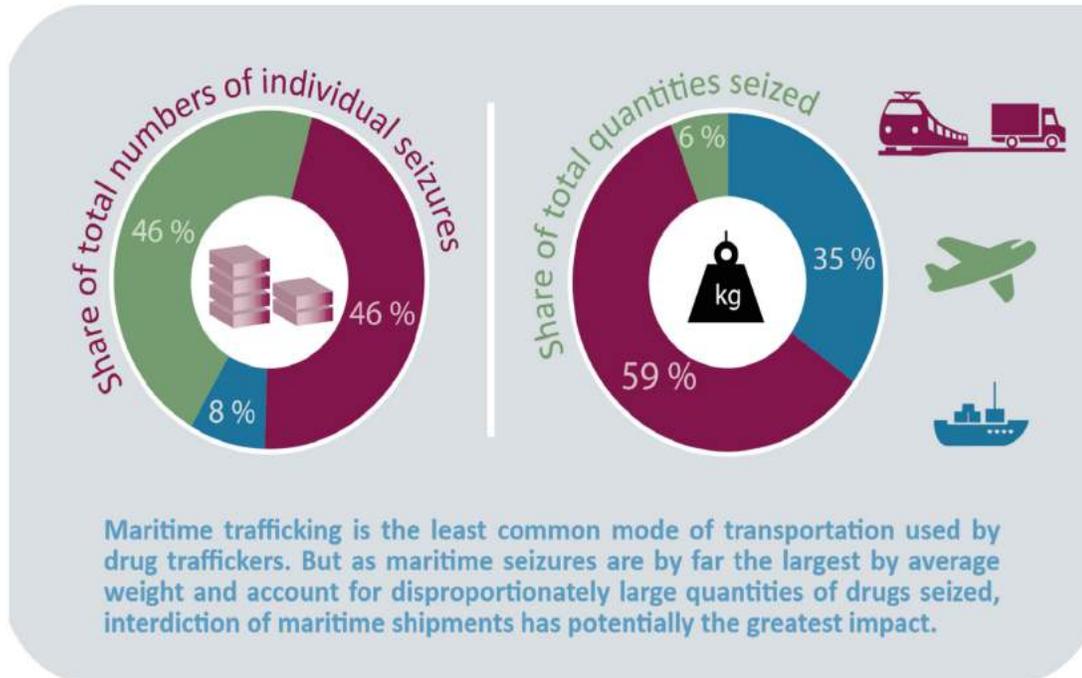


Ilustración 2 Comparación incautaciones sobre volumen. UNODC 2015

Anvers o Le Havre), o del Sur pasando por Portugal o España, que son las principales puertas de entrada al mercado de droga en Europa<sup>5</sup>.

Para el crimen transnacional organizado la contaminación de contenedores es una de las vías más empleadas debido al limitado control de los buques mercantes por la inmensa cantidad de rutas marítimas y de carga que se pueden transportar; se estima que un 2% de los cargamentos son controlados de manera eficiente cada año; la tarea es casi imposible, porque un control efectivo de un buque entero tomaría demasiado tiempo y podría tener consecuencias drásticas sobre la entrega de los productos (especialmente alimenticios que obligan a respetar plazos y tiempos en su tránsito). La técnica del “rip-off” se desarrolla y hace el trabajo de las aduanas cada vez más complejo, consiste en esconder la droga en cargamentos legales, recurriendo a la corrupción en los niveles de cargamento y de recepción.

### La problemática geográfica del tráfico

El espacio Caribe es en superficie comparable al mar mediterráneo, cuenta con 26 Estados independientes, más 8 Estados de las Antillas bajo jurisdicción de otros países<sup>6</sup>. Las características de las islas en las Antillas permitieron la creación de un espectro geográfico perfecto para el desarrollo del narcotráfico. Es importante anotar, que los micro-estado que componen esta región

en su mayoría no cuentan con los recursos y los efectivos humanos suficientes para desarrollar operaciones a fin de contrarrestar eficientemente al narcotráfico por vía marítima. Éste es el caso por ejemplo, de Antigua y Barbuda que se encuentra entre las armadas más pequeñas del continente y observó un aumento importante en el tráfico de drogas en 2011 (Country Reports, 2015). (Ver ilustración 2)

En el caso de los grandes Estados, también se observan diferencias entre países. Las políticas antidrogas cambian según varios factores políticos, económicos y sociales. Por ejemplo, Cuba tiene una política antidrogas consolidada, mientras que Haití, uno de los países los más pobres del mundo, esta minado por temas de corrupción y de graves problemáticas sociales los cuales resultan permisivos con el tráfico ilícito

La presencia en el Caribe de posesiones ultramarinas de países europeos permite matizar la tendencia descrita precedentemente: tienen armadas eficientes y poderosas. Y estas islas representan para ellos una posibilidad de presencia militar efectiva en la región. En este sentido, las armadas de los poderes europeos en las Antillas son unos que luchan eficientemente contra el narcotráfico, sobre todo por razones de seguridad y salud interior. Las principales islas interesadas son:

- Países Bajos: Aruba, Curazao y Bonaire, Saint Martin.
- Reino Unido: Anguilla, Montserrat, Islas vírgenes.
- Francia: Guadalupe, Martinica.



Ilustración 1 Principales rutas de traficos de cocaína en el Caribe. The Economist 2014

#### d. Adaptabilidad, “Narcoestados” y “rutas de la gobernabilidad la más débil”



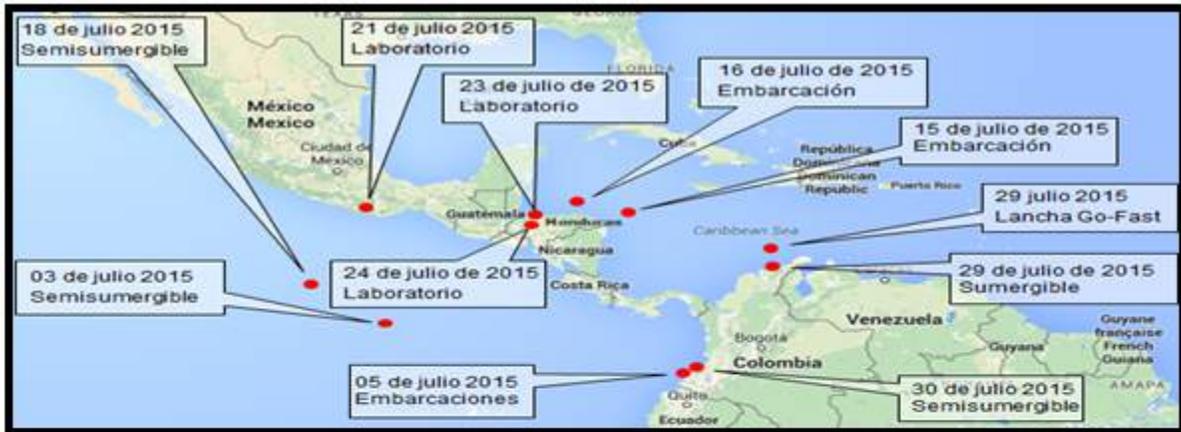
Ilustración 4 Fuente: UNDOC; Anual report; 2015

La ruta “histórica” del narcotráfico pasa por las pequeñas Antillas, para luego subir hasta Haití antes de llegar a los Estados Unidos. Últimamente, las cosas se volvieron más complejas: los narcotraficantes se ponen cada vez más adaptables, inventivos y toman más riesgos. A modo de ejemplo, en el año 2007, África del Oeste volvió a ser una nueva zona de tránsito hacia Europa: las autoridades políticas y militares de la región no tienen los recursos para enfrentar tal fenómeno. Así que la

adaptabilidad de los narcotraficantes es tanto tecnológica que geopolítica.

#### Estrategias y medios en evolución constante

Durante la última década se han multiplicado los medios usados por las organizaciones narcotraficantes, pasando por lanchas rápidas Go-Fast, embarcaciones



tipo panga, hasta semisumergibles y sumergibles, etc., de la mano con una multiplicidad de rutas, esta adaptabilidad se puede explicar a partir de los recursos económicos que capta el negocio ilícito, especialmente en los países productores, las estimaciones dicen que el narcotráfico aporta entre 60 y 72 mil millones de dólares anuales distribuidos en las fases de producción, transformación, tránsito y venta. Así mismo, la llegada de cocaína a regiones sin mayores controles facilita la actividad ilícita. De otra parte, los Semisumergibles tienen hoy día, una evolución técnica muy sofisticada e importante, los cuales siguen siendo construidos de manera artesanal en zonas selváticas de Colombia, embarcaciones de los que se conocen tres tipos:

- 1) El LPV (low-profile vessel),
- 2) EL SPSS (self-propelled semi-sumergible)
- 3) EL SPFS (self-propelled fully submersible)

Algunas fuentes aseguran que una parte importante de la cocaína producida en Colombia es transportada a través de estas embarcaciones.

La imprevisibilidad asociada a los métodos del tráfico por vía marítima es también una de las razones principales de su éxito. El Centro Internacional Marítimo de Análisis Contra el Narcotráfico (CIMCON) con sede en la ciudad de Cartagena, Colombia, elaboró tres gráficas sobre las incautaciones del III trimestre de 2015, donde se puede observar la evolución y dinámica en el transporte de droga. Al observar el comportamiento del mes de julio de ese año el empleo en su mayoría fue de Semisumergibles, mientras que en agosto el tráfico ilícito fue desarrollado a través de lanchas tipo go-fast, pero a partir del mes de septiembre prevalece el empleo de lanchas tipo panga en rutas muy cortas y segmentadas hasta su destino final.

## La Armada Francesa contra el Narcotráfico en el Caribe

La lucha contra el narcotráfico no es únicamente una elección de las autoridades francesas en la región Caribe sino una necesidad para la seguridad y la salud de sus ciudadanos. Las islas de Guadalupe y Martinica en las Antillas tienen el estatus jurídico de departamentos franceses, es decir que a partir del momento en el que un producto llega a estas islas, están oficialmente en Francia y no tendrán más controles de aduana en caso de llegar al área metropolitana, por lo tanto, la cooperación interministerial entre la Armada Nacional, el Mi-

nisterio del Interior<sup>7</sup> y el Ministerio de la Justicia es una necesidad para el buen funcionamiento de las políticas anti-drogas, desde la producción hasta el consumo.

La cooperación internacional en la lucha contra el narcotráfico también es un factor clave para las armadas y las autoridades políticas; el aumento de las operaciones y organizaciones interaliadas demuestra el interés de estas fuerzas de establecer una internacionalización de la lucha contra el narcotráfico marítimo<sup>8</sup>.

Ejemplo del interés de desarrollar y fortalecer estas alianzas, como se cita a continuación:

- a. La Misión Interministerial de Lucha Contra las Drogas y las Conductas Adictivas (MIDELCA) y el Centro Interministerial de Formación Antidroga CIFAD.



Francia desarrolló una estrategia global de lucha contra el tráfico y el consumo de drogas en la región caribe. Esta iniciativa fue creada en 1982 la cual se denomina actualmente como la misión interministerial de lucha contra las drogas y las conductas adictivas MILDECA<sup>9</sup>, este centro con sede en Paris tiene los siguientes objetivos complementarios así:

- Observación e investigación
- Aplicación de la ley
- Prevención
- Reducción de riesgos
- Lucha contra el narcotráfico
- Cooperación europea e internacional.

La misión acompaña a los sectores públicos, institucionales y demás asociados, apoyándolos en la implementación de políticas a través del apoyo financiero y metodológico. De igual forma dispone de dos operadores especializados, el primero es el observatorio de drogas y de la toxicomanía francés, el cual observa las costumbres de consumo y las consecuencias psicoactivas de estos productos sobre el cuerpo humano.

El segundo es el Centro Interministerial de Formación Antidroga (CIFAD)<sup>12</sup>. Este Centro fue creado en 1992 cuya sede está en Fort-de France, Martinica y se encarga de desarrollar cursos de capacitación y de coopera-

ción<sup>13</sup> con el propósito de fortalecer la administración estatal en el Caribe en temas como la lucha contra el narcotráfico. El organismo ofrece cursos de formación, abiertos a Fuerzas Armadas, representantes de los países y ONG's.

En esta región del caribe hay muchos países con grandes limitaciones y la intervención de Francia no solo es importante, también muy apreciada. Los campos de aplicación de los cursos van desde la lucha contra la producción y transformación de las drogas, así como, contra el consumo.

La CIFAD ofrece capacitación en métodos de investigación (análisis criminal, policía científica), de investigaciones criminales (técnicas de vigilancia, de interrogatorio, embargo de activos), de lucha contra el narcotráfico (lucha en alta mar), de detección aérea y prevención y control de contenedores. Finalmente, el propósito de esta organización es compartir conocimientos, pero también unificar las estrategias en la lucha contra el flagelo del narcotráfico en todos sus campos de aplicación.

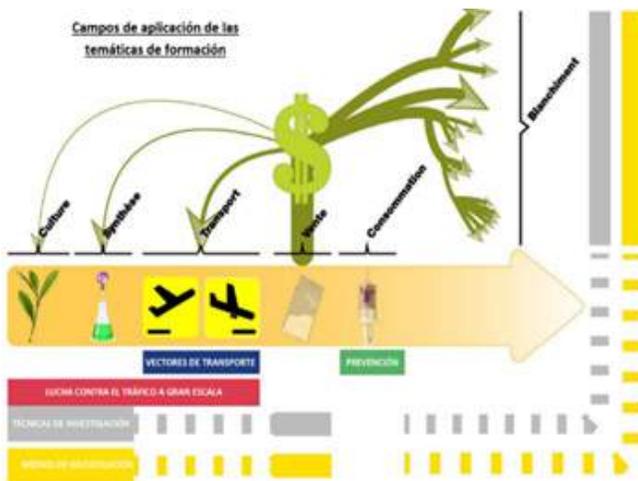


Ilustración 7 Fuente: (CIFAD, 2015)

b. El organismo de control y de represión del tráfico de estupefacientes (OCTRIS)



El OCTRIS (Organismo de control y de represión del tráfico de estupefacientes) es la organización de referencia en la lucha contra el narcotráfico en la región. Centraliza, mutualiza y redistribuye datos recogidos por

diferentes organismos de inteligencia francesa y también del JIATF-South. OCTRIS observa todas las características interministeriales: oficiales de gendarmería, de servicios de aduana, de policía y oficiales de enlace provenientes de varios países trabajando en un solo lugar, permitiendo compartir la información de manera casi inmediata. Una vez se tiene conocimiento de una operación ilícita, informa y asegura los medios adecuados para el desarrollo de acciones para contrarrestarlo por vía marítima. Los objetivos declarados por el centro son los siguientes:

- La centralización de la información que permita el desarrollo de investigación y prevención de infracciones en la lucha contra el narcotráfico.
- El cumplimiento de investigaciones en todo el territorio nacional para la identificación y el desmantelamiento de bandas delictivas.
- La coordinación con el territorio nacional en las investigaciones de interés general.
- Asistencia a servicios locales en campos técnicos (vigilancia, malversación de productos químicos, etc).
- Coordinación entre aliados institucionales (Ministerio de Asuntos Exteriores, Ministerio de Defensa, Aduanas) para la interceptación de embarcaciones sospechosas.
- La promoción de bases estadísticas sobre el comportamiento del tráfico ilícito y el estado del consumo de drogas en Francia.
- Representación de la Policía Judicial francesa en las reuniones de organismos nacionales e internacionales como corresponde con Europol e Interpol sobre temas de narcotráfico.

c. El centro de estudios estratégicos de la armada francesa (CESM)



El CESM<sup>10</sup> fue incorporado dentro de las Fuerzas Militares desde principios del siglo XX. El desarrollo de un centro de investigación para abordar temas geopolíticos y estratégicos apareció como una necesidad para la Armada, el CESM es un instituto de investigación que brin-



da formación académica en aspectos marítimos y tiene tres sectores de trabajo:

- El sector de “Estudios”: cumple reflexiones sobre temas geopolíticos, de estrategia naval y de industria de defensa. En este sector investigadores civiles, militares pero también estudiantes aportan sus contribuciones intelectuales dando perspectivas y puntos de vista diferentes. Los aportes van desde trabajos de vigilancia cotidiana a estudios de fondo que permiten la puesta en perspectiva de problemáticas tanto civiles como militares en los océanos. También Organiza cada año un concurso abierto a universidades asociadas con el CESM:

Los estudiantes pueden presentar trabajos de grado sobre temas asociados al enfoque del Centro, con la posibilidad de ser publicados y becados dependiendo de los alcances del mismo. Adicionalmente, se publican informes mensuales los cuales son abiertos al público y en los que se abordan temas sobre la problemática por vía marítima de actualidad, como es el caso de la lucha contra el narcotráfico en el mar Caribe registrado en una de las publicaciones<sup>11</sup>.

- El sector “Lección” es responsable de la formación de los oficiales de la Armada de Francia y ofrece instrucción especializada a estudiantes de universidades francesas reconocidas, así mismo, cumple actividades como conferencias que buscan generar reflexiones sobre temas marítimos; cada año, 900 personas se benefician por este tipo de capacitaciones.

Los instructores en general hacen parte tanto del Estado Mayor de la Armada como de universidades, de la alta función pública o de compañías privadas. 500 oficiales activos o de reserva participan cada año en los cursos del CESM. Las temáticas propuestas para las Fuerzas Militares tienen como objetivo fortalecer las capacidades de los oficiales para planificar y conducir operaciones navales, pero también sobre manejo de crisis y comunicación dentro de un equipo de trabajo.

- El sector “Influencia” tiene como propósito dar a conocer a los ciudadanos el interés que sobre los espacios marítimos tiene el país en términos económicos, militares y de seguridad interna, Francia es considerado como el país con el segundo dominio marítimo más grande del mundo, por lo tanto, el CESM intercambia ideas con instituciones públicas (asamblea nacional, Senado, academias y universidades) sobre cómo articular la importancia de la presencia marítima en el debate público.

## Conclusiones

La multiplicación de las rutas, medios, avance tecnológico del narcotráfico y permanente capacidad de adaptación hace complejo el trabajo de las armadas y autoridades políticas, sin embargo, el empleo de inteligencia es esencial en la lucha contra el narcotráfico, porque de acuerdo con expertos “*para ser eficaz, hay que saber adaptarse y para adaptarse, hay que saber*”<sup>12</sup>, sentido en el que es muy poco productivo intentar controlar una zona marítima entera sin un objetivo determinado. Gracias al intercambio de información entre las armadas y entre organizaciones como el OCTRIS y JIATF-South que tienen responsabilidad e injerencia en la generación de inteligencia en el Caribe, se ha podido establecer una importante cooperación y acercamiento en constante crecimiento.

Si bien es cierto que las problemáticas internas entre Francia y Colombia no pueden ser comparadas, Francia, a través de sus departamentos en el Caribe, ha sido un país que ha sufrido el consumo de drogas y particularmente de cocaína mientras que el flagelo que enfrenta Colombia es el de la producción, en consecuencia, la mayoría de los países centroamericanos son usados como zonas de tránsito donde existe un consumo relativamente limitado. Teniendo en cuenta lo anterior, surge entonces un interrogante ¿por qué estos países con problemáticas internas tan distintas hacen esfuerzos para incrementar y mejorar su colaboración?. Sentido en el que la respuesta a todas luces es que tienen intereses y objetivos comunes en contra del flagelo del narcotráfico.

## PIES DE PAGINA

3. UNODC Research, Informe anual sobre las drogas 2015.
4. UNODC Research, Informe anual sobre las drogas 2015.
5. COUTANSAIS (C.P) Géopolitique des océans, Ellipses, 2012
6. Consideramos como países del Caribe los 26 miembros de la Asociación de los Estados del Caribe, a los cuales añadimos los países asociados.
7. En Francia, las fuerzas de policía dependen del Ministerio del Interior.
8. Se omite dar detalles de las operaciones efectivas en las cuales participa Francia. Pero en 2014, eran cuatro: Atlantic Watch, Carib Venture, Col-Fra y Carib Royale.
9. Ver mas en: <http://www.cifad.org/>
10. Sitio web: <http://cesm.marine.defense.gouv.fr/>
11. La lutte contre le narcotrafic dans les Antilles, Breves Marines, La revue des oceans, Octubre 2015. <http://cesm.marine.defense.gouv.fr/publications/breves-marines/breves-marines>
12. Aspirant RIO BRAY, La lutte contre le narcotrafic en mer des Caraïbes, CESM, 2012, p38.

## REFERENCIAS

CIFAD. (08 de diciembre de 2015). Catálogo de cursos de formación. Obtenido de [http://www.drogues.gouv.fr/sites/drogues.gouv.fr/files/atoms/files/2014\\_55189-catalogue\\_cifad\\_high-es.pdf](http://www.drogues.gouv.fr/sites/drogues.gouv.fr/files/atoms/files/2014_55189-catalogue_cifad_high-es.pdf)

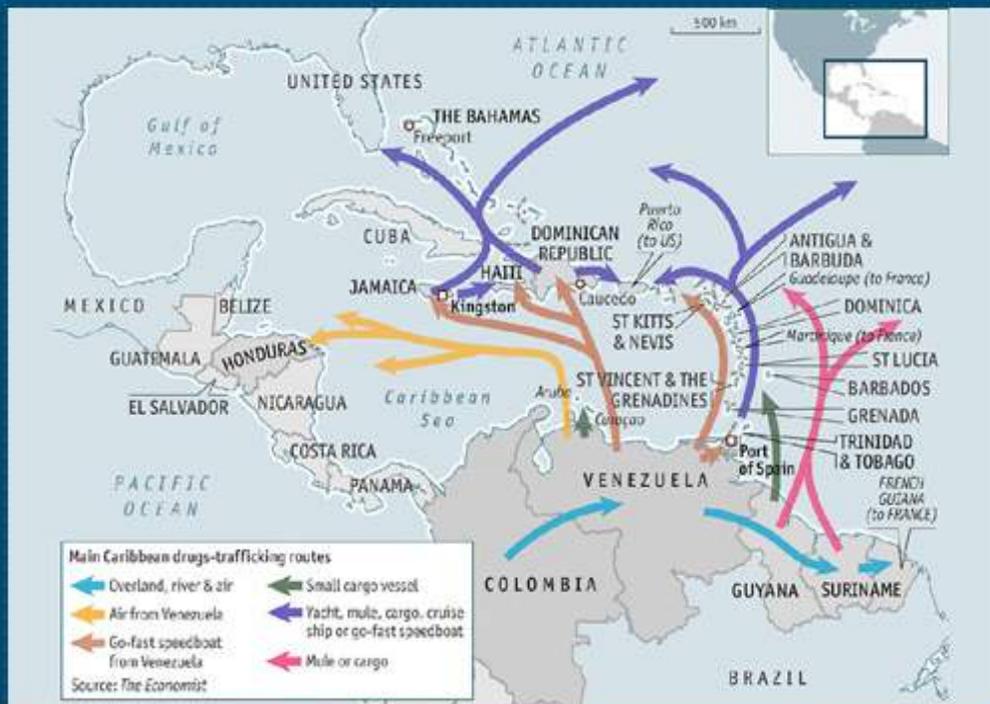
Country Reports. (09 de diciembre de 2015). Volumen 1, International narcotics control strategy report 2012. Obtenido de <http://www.state.gov/documents/organization/187109.pdf>

Presidencia de la Republica de Colombia. (07 de

diciembre de 2015). Países de tres continentes acercan posiciones sobre la política mundial de drogas y acuerdan enviar propuestas para la sesión especial de la ONU. Obtenido de <http://wp.presidencia.gov.co/Noticias/2015/Noviembre/Paginas/201511>

UNDOC. (07 de diciembre de 2015). Informe anual sobre las drogas. Obtenido de [https://www.unodc.org/documents/wdr2015/World\\_Drug\\_Report\\_2015.pdf](https://www.unodc.org/documents/wdr2015/World_Drug_Report_2015.pdf)





“...LA LUCHA CONTRA EL NARCOTRÁFICO NO ES SIMPLEMENTE UNA OPCIÓN PARA LAS AUTORIDADES FRANCESAS EN LA REGIÓN CARIBE: ES UNA OBLIGACIÓN Y UNA PROFUNDA NECESIDAD PARA LA SEGURIDAD Y SALUD DE SUS CIUDADANOS”

# PROBLEMÁTICA NARCOTRAFICANTE

En el Caribe y su incidencia en países como Francia

“... El espacio del Caribe es en superficie comparable al mar mediterráneo, cuenta con 26 Estados independientes, más 8 Estados de las Antillas bajo jurisdicción de otros países. Las características de las islas en las Antillas permitieron la creación de un espectro geográfico perfecto para el desarrollo del narcotráfico. Considerados como países del Caribe los 26 miembros de la Asociación de los Estados del Caribe y se suman los países asociados”



<http://cimcon.armada.mil.co>

“...LA MULTIPLICACIÓN DE LAS OPERACIONES Y ORGANIZACIONES INTERNACIONALIZADAS DEMUESTRAN EL INTERÉS DE LAS FUERZAS ARMADAS DE FRANCIA DE INTERNACIONALIZACIÓN EN LA LUCHA CONTRA EL NARCOTRÁFICO MARÍTIMO”

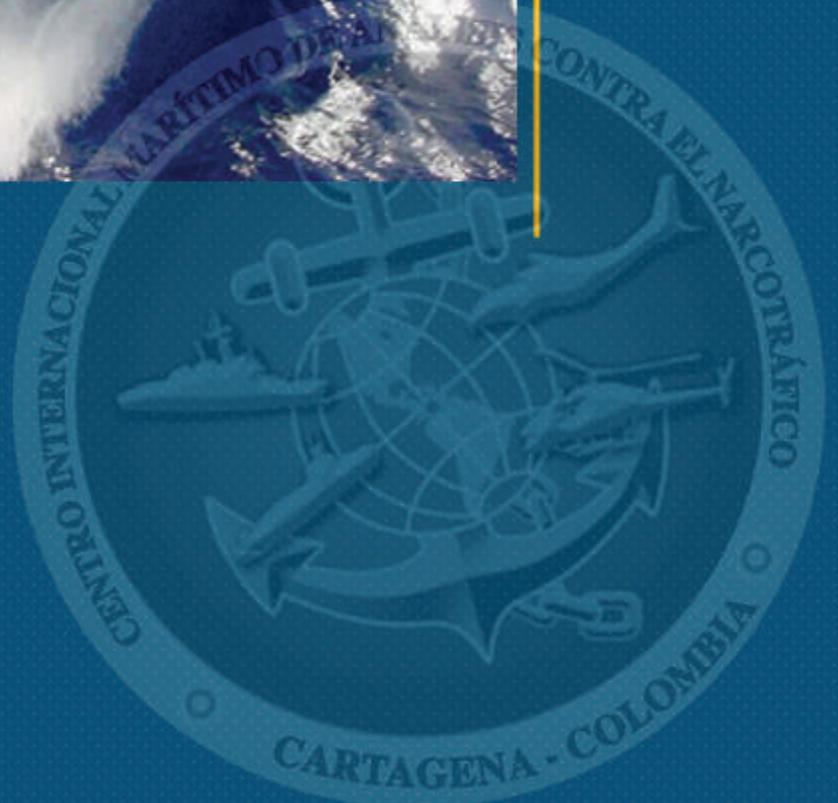


Fuente: Fuerza Naval de Honduras



Fuente: Fuerza Naval de Honduras

# ELEMENTOS INFLUYENTES EN EL TRANSPORTE DE CLORHIDRATO DE COCAÍNA EN EL CARIBE SUR COLOMBIANO





Teniente de Fragata

**GONZALO ECHEVERRI GONZALEZ**

*Oficial Orgánico del CIMCON*

**Palabras claves:**

*Narcotráfico, Caribe Colombiano,  
Armada República de Colombia,  
Clorhidrato de Cocaína, Transporte  
Marítimo*

**Key Words:**

*Drug trafficking, Colombian Caribbean,  
Colombian National Navy, Cocaine  
hydrochloride, Maritime Transport.*

## Resumen

El origen del presente artículo es producto de una investigación en el cual se buscó caracterizar el Teatro Operacional del Transporte Marítimo de Clorhidrato de cocaína en el Caribe Sur Colombiano, a partir de datos obtenidos de las operaciones de la lucha contra el narcotráfico en esta zona del país por parte de la Armada Republica de Colombia (A.R.C.). Esta investigación se llevó a cabo utilizando una metodología descriptiva y un enfoque cualitativo buscando determinar algunas características fundamentales del Teatro Operacional del Transporte Marítimo, mostrando resultados sin ningún tipo de medición numérica o estadística. Así mismo los resultados obtenidos de esta investigación serán un aporte para la Institución dado que le brindará herramientas para seguir combatiendo el narcotráfico en esta zona, además de servir como herramienta y material de estudio para futuras investigaciones.

## Abstract

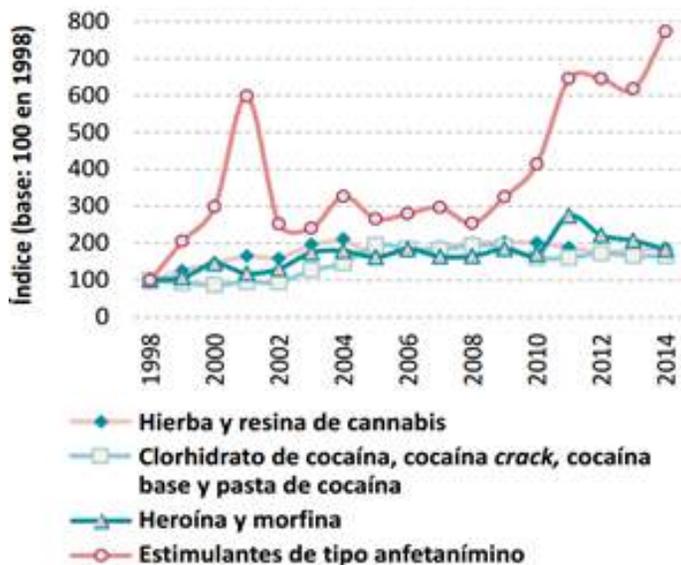
This article has its origins due to the result of an investigation in which it sought to characterize the Operational Theatre of Maritime Transport of cocaine hydrochloride in Colombian Southern Caribbean, from data obtained from the operations in the fight against drug trafficking in this area of the country by Colombian National Navy (A.R.C.). This research was conducted using a descriptive methodology and a qualitative approach seeking to determine some key features of Maritime Transport Operational Theatre, showing results without any numerical or statistical measurement. Likewise, the results of this research will be of support to the institution because it will provide tools to continue fighting illicit drug trafficking in this area, as well to serve as a tool and study material for future research.

## Introducción

En los últimos años ha aumentado el desarrollo de cultivos ilícitos, actividad delictiva relacionada con el narcotráfico cuyas consecuencias son de tipo social, cultural, económico y ambiental. Por esto las estructuras sociales en las zonas donde se realizan estos cultivos han cambiado de forma considerable. Además, debido a todo este flagelo, Colombia se ha visto afectada en su imagen a nivel mundial ya que los principales gestores del fenómeno están articulados en su mayoría por actores ar-

mados ilegales, con distribuidores de insumos, cadenas de corrupción local, mafias transnacionales de tráfico de cocaína, etc.

### Tendencias de las incautaciones de drogas en todo el mundo, 1998-2014



Fuente: (UNDOC, 2016)

En la anterior grafica tomada del ultimo Informe Mundial sobre las Drogas del año 2016 hace una siguiente afirmación sobre los datos de los últimos años respecto a las incautaciones de drogas a nivel mundial.

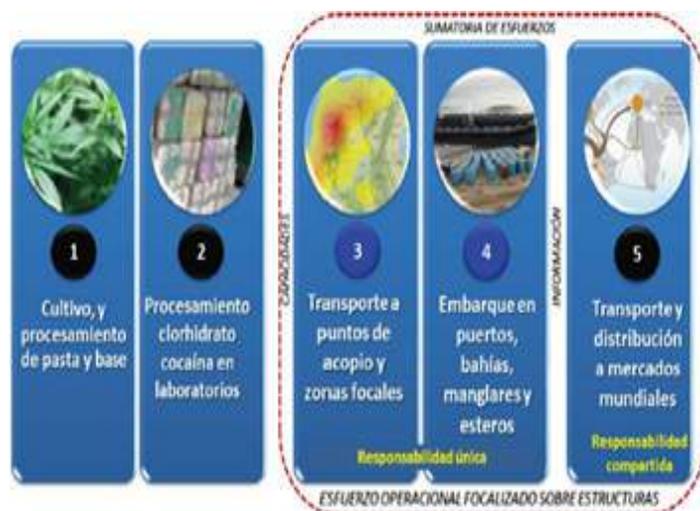
El cannabis sigue siendo la droga con que más se trafica en el mundo, aunque ha aumentado mucho la incautación de drogas sintéticas. Pese a que las sustancias sujetas a fiscalización internacional eran 234 en 2014 (244 en enero de 2016), la mayor parte del tráfico (como indican las incautaciones comunicadas, que reflejan tanto las actividades de las fuerzas del orden como las corrientes de drogas) se concentró en un número mucho menor de sustancias. (UNDOC, 2016)

Teniendo en cuenta todo el andamiaje logístico utilizado en la producción y distribución del Clorhidrato de cocaína, la fase final de la cadena de producción se denomina como el tráfico hacia fronteras y zonas costeras, donde los productores colombianos comercian con traficantes intermediarios, o efectúan sociedades para el tráfico del producto a los países que la consumen.

Ahora bien, en el presente artículo se define la caracterización de los actores principales y medios utilizados en la Cadena de Transporte del Clorhidrato de cocaína, así como la gestión de la A.R.C. basado en la información suministrada de operaciones exitosas que ha ejer-

cido y desarrollado en esta zona del país en los últimos años, además de información adquirida por diferentes técnicas de recolección de datos. Del mismo modo, se plantearon tres objetivos que orientaron la investigación, tales como la descripción de los medios de transporte marítimos empleados para el tráfico de Clorhidrato de cocaína hacia las fronteras y zonas costeras en toda la región Caribe, Identificación de los grupos delincuenciales que actúan en la cadena de transporte y finalmente un análisis y recomendaciones sobre la gestión de la A.R.C. para contrarrestar el tráfico de Clorhidrato de cocaína.

### Cadena de Suministro del Clorhidrato de cocaína



Fuente: (DIONA, 2015)

Una Cadena de Suministro es la integración de procesos clave de negocio teniendo como eje central el proceso logístico, desde el cliente final hasta los primeros proveedores relevantes según (Chávez & Torres, 2012)

Como se observa en la anterior grafica, el comportamiento del Clorhidrato de cocaína en la Cadena de Suministro donde se muestran sus fases iniciales como la extracción de la materia prima en los cultivos, pasando por el procesamiento en laboratorios, usando los diferentes tipos de almacenamiento y medios de transporte para ser finalmente llevados a las costas y centros de acopio donde son distribuidas finalmente a los diferentes mercados mundiales. Estos procesos están plenamente identificados por la A.R.C., con los cuales orienta su lucha contra el Narcotráfico, principalmente por vía marítima donde ha tenido incautaciones y resultados exitosos.

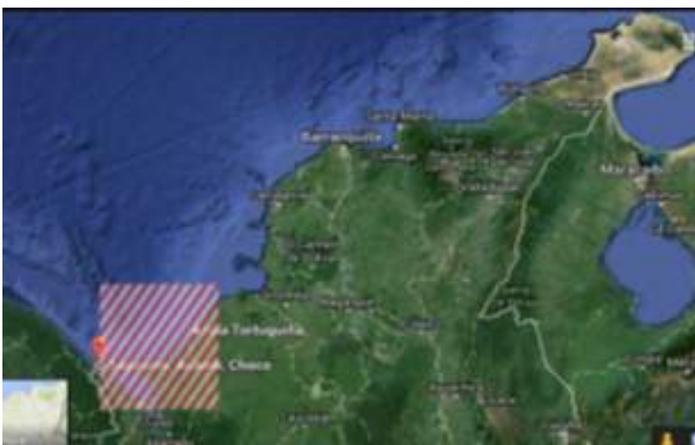
## Medios de transporte de la cadena de suministro



Fuente: Elaboración propia

El transporte del Clorhidrato de cocaína por vía marítima se efectúa a través de varias embarcaciones, artefactos u objetos navales, entre las cuales se tienen los buques pesqueros, lanchas rápidas tipo Go-Fast, buques mercantes, motonaves de cabotaje, botes tipo velero, semisumergibles y artefactos u objetos navales. (A.R.C., 2014)

## Caribe Sur Colombiano



Fuente: Elaboración propia basada en información de la A.R.C.

En la gráfica se muestra delimitado geográficamente el Caribe Sur Colombiano, el cual limita con la frontera de Panamá desde Sapzurro hasta Isla Tortuguilla, convergiendo además con departamentos como Chocó,

Antioquia (Golfo de Urabá) y Córdoba, de acuerdo con información suministrada por la Fuerza Naval del Caribe donde efectúa y desarrolla operaciones en la lucha contra el Narcotráfico en beneficio de toda la región.

## Método de Investigación

El método de investigación aplicado se basó en una metodología descriptiva, debido a que se determinaron algunas características fundamentales del Teatro Operacional del transporte marítimo de Clorhidrato de cocaína en el Caribe Sur Colombiano, soportadas en datos obtenidos de resultados operacionales por la A.R.C..

Así mismo, se empleó un enfoque cualitativo, debido a que se utilizó la técnica de recolección de datos referente a resultados operacionales logrados por la A.R.C. y preguntas abiertas por parte de los investigadores a las diferentes fuentes con información respecto al tema, mostrando resultados sin ningún tipo de medición numérica o estadística.

Teniendo en cuenta los lineamientos anteriores, se efectuó una sistematización de la investigación. Como primera medida se realizó un análisis de la información bibliográfica y documental relacionada con medios de transporte utilizados a lo largo de la Cadena Logística para el tráfico del Clorhidrato de cocaína en el área de estudio. Posteriormente, se analizaron los datos suministrados por la A.R.C. , con respecto a las incautaciones de Clorhidrato de cocaína los cuales ayudaron a determinar la diversidad de grupos delincuenciales que actuaban en ese sector de la geografía colombiana.

## Fuentes de Investigación

Las fuentes de investigación que se utilizaron para obtener la información necesaria en el desarrollo del presente artículo fueron las siguientes:

**Fuentes Primarias:** Base de datos de la Dirección de Operaciones Navales – Sistema de Información Geográfico Nacional de la A.R.C., del Departamento de Inteligencia - Fuerza Naval del Caribe, del Centro Internacional Marítimo de Análisis contra el Narcotráfico, así como, información bibliográfica y documental.

**Técnicas de Recolección Primarias:** Uso de bases de datos obtenidas de A.R.C. de incautaciones realizadas en el Caribe Colombiano cargadas en su sistema a través de sustentos oficiales y públicos.

**Fuentes Secundarias:** Entrevistas abiertas a diferen-

tes miembros de la Fuerza Pública y personas de carácter nacional e internacional con experticia en materia del tráfico de narcóticos, tales como: Supervisores de Operaciones de las Fuerzas Navales, miembros de las Redes de Inteligencia, Comandantes de Flotillas y de buques, Jefes de operaciones de Fuerzas de Tarea Contra el Narcotráfico y Directores de Centros de Investigación y Análisis contra las Drogas de la A.R.C., Miembros del TAT (Tactical Analyst Team) de la DEA y Jefes de Inteligencia de la Fuerza Naval de la Republica de Honduras.

*Técnicas de Recolección Secundarias.* Se utilizaron técnicas adicionales como entrevistas abiertas realizadas vía telefónica, e-mail y en visita de campo en las fechas comprendidas entre el 15 de Septiembre y el 15 de Octubre del 2015 a diferentes miembros de la fuerza pública y personal internacional experto en materia del tráfico de narcóticos, además de consultas en informes de la Oficina de las Naciones Unidas Contra la Droga y el Delito específicamente en el tema de Censos De Cultivos de Coca en Colombia en el año 2014.

## Resultados

### Medios de Transporte Marítimos Empleados para el Tráfico de Clorhidrato de cocaína hacia las Fronteras y Zonas Costeras en el Caribe Sur Colombiano

Fuerza Naval del Caribe y de la Dirección de Operaciones Navales con sede en el Comando de la A.R.C. en la ciudad de Bogotá. Así mismo, las embarcaciones o medios de transportes en que fueron incautados.

Inicialmente, se tomó la información que se obtuvo de las bases de datos, luego se organizó, se simplificó, se analizó y se pudo observar los siguientes resultados así: En el año 2011, el medio de transporte con mayor importancia para el tráfico de Clorhidrato de cocaína que prevaleció fueron las lanchas tipo Go- fast, con una cantidad de 5 toneladas y media, las cuales fueron incautadas en operaciones de interdicción marítima por unidades de la A.R.C., en segundo lugar está la modalidad de traficar a través de buques pesqueros y buques mercantes en el siguiente orden. Cabe resaltar que en este año no se usaron semisumergibles, veleros ni artefactos navales para el tráfico de este alcaloide según las incautaciones de la A.R.C..

En el año 2012, al igual que el año anterior prevaleció el tráfico de cocaína por lanchas tipo Go fast con la diferencia que el segundo lugar fue ocupado por motonaves de cabotaje y los buques mercantes mantuvieron el tercer puesto. En este año no se efectuaron incautaciones de Clorhidrato de cocaína en semisumergibles, veleros ni pesqueros.

En el año 2013 y 2014 se mantiene la prevalencia de los medios observados en 2012 con la diferencia que

RESULTADOS INCAUTACIONES CLORHIDRATO COCAINA EN MEDIOS DE TRANSPORTE MARITIMO EN EL CARIBE SUR COLOMBIANO- 2011/2014								
AÑO	MEDIOS DE TRANSPORTE MARITIMO							
	M/N CABOTAJE	GO FAST	SEMISUMERGIBLE	PESQUERO	VELERO	MERCANTE (CONTENEDOR)	ARTEFACTOS NAVALES u OBJETOS	TOTAL (KLGs)
2011	146.3000	5,594.0000	0.0000	182.0000	0.0000	154.3600	0.0000	6,076.6600
2012	185.8200	2,451.8900	0.0000	0.0000	0.0000	23.5000	275.0000	2,936.2100
2013	850.2600	2,570.1210	0.0000	0.0000	0.0000	651.2530	0.0000	4,071.6340
2014	433.5210	7,169.4410	0.0000	0.0000	0.8800	209.2000	98.6000	7,911.6420
ACUM X MEDIO	1,615.9010	17,785.4520	0.0000	182.0000	0.8800	1,038.3130	373.6000	20,996.1460

Tabla 1. Incautaciones Clorhidrato de cocaína en Medios de Transporte Marítimo

A través de una tabulación de datos en orden cronológico desde el año 2011 hasta el 2014 donde se muestra en forma horizontal los medios más utilizados en la red de transporte marítimo por el Narcotráfico y las incautaciones en kilogramos efectivas por la A.R.C. como lo muestra la tabla anterior, se observan los resultados de incautaciones de Clorhidrato de cocaína en los últimos 4 años en la Zona Sur del Caribe Colombiano que se obtuvieron del Departamento de Inteligencia de la

en 2014 se incautó cerca de un (1) kg de Clorhidrato de cocaína junto con otros estupefacientes en una embarcación tipo velero y también fue incautado material mediante la tendencia conocida como cilindros parásitos. (Ver Cuadro en pag. Siguiente)

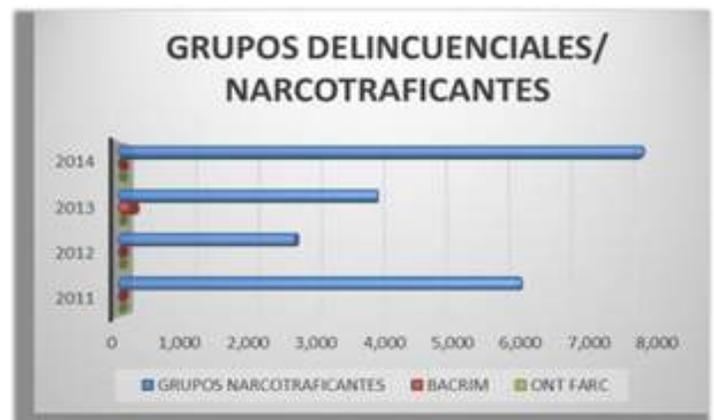
Teniendo en cuenta el análisis de la gráfica anterior, se observan las lanchas tipo Go fast como los medios de transporte que predominan en el tráfico de Clorhidrato de cocaína, así como también que las embarcaciones tipo semisumergibles no son usadas en la zona caribe para el tráfico de este alcaloide de acuerdo a las



Fuente: Elaboración propia

incautaciones efectuadas por la A.R.C. en los periodos consultados, algunas de estas incautaciones se atribuyen al Acuerdo Marítimo con los EE.UU.

### Grupos Delincuenciales que actúan en la Cadena de Transporte Marítimo del Clorhidrato de cocaína en el Caribe Sur Colombiano.



Fuente: Elaboración propia

su atribución a las bandas delictuales, en donde se puede observar muy claramente que predominan los Grupos Narcotraficantes sobre las BACRIM, conformadas por el denominado “Clan Usuga” entre otros y organizaciones de las FARC en el sector del Caribe Sur Colombiano, logrando en el año 2014 un dato histórico para la A.R.C. de haber incautado ocho (8) toneladas de Clorhidrato de cocaína en esta zona de estudio.

RESULTADOS INCAUTACIONES CLORHIDRATO COCAINA ATRIBUIDOS A GRUPOS EN EL CARIBE SUR COLOMBIANO- 2011/2014				
AÑO	GRUPOS			TOTAL (KLGs)
	GRUPOS NARCOTRAFICANTES	BACRIM	ONT FARC	
2011	6,076.6600	0.0000	0.0000	6,076.6600
2012	2,661.2100		0.0000	2,661.2100
2013	3,901.0840	170.5500	0.0000	4,071.6340
2014	7,911.6410	0.0010	0.0000	7,911.6420
ACUM. X MEDIO	20,550.5950	170.5510	0.0000	20,721.1460

Tabla 1. Incautaciones Clorhidrato de cocaína en Medios de Transporte Marítimo

En la siguiente tabla podemos apreciar las cantidades de Cocaína en Kg que fueron incautadas en el sector caribe sur del país, atribuidos a las diferentes bandas delictuales dedicadas a la actividad del tráfico ilícito de estupefacientes por vía marítima, de acuerdo con la gestión que realiza la A.R.C. para el logro exitoso de resultados operacionales entre los años 2011 a 2014. Los datos anteriores fueron suministrados por el Departamento de Inteligencia Naval de la Fuerza Naval del Caribe con sede en la Base Naval A.R.C “Bolívar”, Cartagena de Indias, D.T. y C.

La grafica anterior muestra como prevalece la actividad del Narcotráfico en los últimos cuatro (4) años y

### Gestión de la Armada Republica de Colombia para contrarrestar el tráfico de Clorhidrato de cocaína en el Caribe Sur Colombiano

Para analizar la gestión que la A.R.C. ha venido adelantando para contrarrestar el tráfico de Clorhidrato de cocaína en el Caribe Sur Colombiano se estructuró un cuestionario con el cual se entrevistó a diferentes miembros de la Fuerza Pública y personas de la comunidad internacional expertos en la problemática, se tomaron los datos que arrojaron dichas entrevistas, se organizaron y se analizaron.

En ese orden de ideas, el análisis obtenido muestra que la gestión adelantada por la A.R.C., se puede ver desde varias perspectivas, el primero, el acierto en la



aplicación de los convenios internacionales para la interdicción de embarcaciones en alta mar, el cual ha arrojado excelentes resultados en materia de cooperación y las buenas relaciones entre agencias de inteligencia de diferentes naciones. Como segundo punto, tenemos la capacitación y actualización del personal de la institución en estos temas, al igual que la renovación, actualización del Poder Naval como lo son las repotenciaciones de las Unidades a Flote, Aeronaves, Submarinos, Botes de Guardacostas y un factor importante, el aporte de Inteligencia, el cual ha permitido ser más efectivos en el Caribe en comparación con años anteriores.

La A.R.C. ha hecho grandes esfuerzos en la lucha contra el Narcotráfico, entre las iniciativas para cumplir ese fin está la activación de la Fuerza de Tarea contra el Narcotráfico No. 73 “Neptuno”, en Turbo, Antioquia, como una de las estrategias del Plan denominado “Espada de Honor”, unidad militar que tiene la misión de liderar el rol en la lucha contra las drogas en el mar Caribe, ejecutando operaciones desde plataformas navales y bajo el mando operacional de la Fuerza Naval del Caribe. Entre sus principales objetivos están:

- El desarrollo de operaciones de interdicción marítima en el mar Caribe para incrementar la lucha contra las drogas, afectando su cadena productiva.
- Ejercer un liderazgo regional para Colombia en la lucha contra el Narcotráfico, mediante la cooperación, coordinación y realización de operaciones internacionales. (CGFMIL, 2016)

Así mismo, y en complemento a la Estrategia “RED NAVAL”, se ha creado el Centro Internacional Marítimo de Análisis Contra el Narcotráfico – CIMCON, que busca desde el punto de vista académico, mediante el estudio del fenómeno del narcotráfico por vía marítima, generar un conocimiento holístico que incluye la afectación que sufren los países productores, países de tránsito y países consumidores, a través de líneas de investigación que permitan entender el “modus operandi” de las organizaciones dedicadas al tráfico de drogas y a su vez generar estrategias operacionales, jurídicas y exitosas. (Rincon, 2015)

De igual forma la A.R.C. dispone de aeronaves y plataformas tácticas con capacidad de transportar URR (Unidades de reacción rápida), ejerciendo comando y control ampliando las comunicaciones con capacidad de enlace entre JIATF-S y SOCA en tiempo real a lo largo del Caribe, lo que favorece su empleo en situaciones de ejercicio de control del mar.

También se hace gestión desarrollando inteligencia dominante para el desarrollo de operaciones militares exitosas, buscando asesorar el direccionamiento de las unidades a flote y terrestres para el cumplimiento de la misión. Es decir, con mayor inteligencia se pueden llegar a los centros de gravedad donde se afectan dichas organizaciones y debilitan sus estructuras en esta región del país.

La A.R.C. ha sido el medio más fuerte en la región para combatir el narcotráfico; contando con personal muy calificado para desempeñar los diferentes cargos y operaciones enfocadas al narcotráfico, con tecnología de punta y mecanismos que ayudan a la efectividad para combatir la narcoactividad.

Esta gestión es compleja y una tarea nada fácil en vista de la dificultad para neutralizar el accionar delictivo de estas organizaciones narcotraficantes, por otro lado las zonas rurales con factores críticos como las condiciones selváticas y la geomorfología del área costera facilita el acceso a múltiples cuerpos de agua fluviomarinos que conectan fácilmente al interior del Choco y Antioquia Urabeño con el litoral, esto favorece la existencia de varias bandas delincuenciales que dominan zonas con sus esteros, centros de acopio y distribución. Todas las modalidades de transporte de drogas conocidas se evidencian en el Urabá, desde contaminación de contenedores y buques mercantes, lanchas rápidas tipo Go fast, metreras artesanales, canoas con doble casco y hasta artefactos que se adhieren al casco de las embarcaciones. En este sentido la institución ha hecho un buen trabajo en disminuir el accionar del narcotráfico. La droga que sale de esta zona del país es en suma importante comparado con el total que se logra incautar.

## Conclusiones

### Sobre los medios de transporte empleados para el Narcotráfico por vía marítima en el Caribe Sur Colombiano.

Las características evidenciadas en el presente trabajo de investigación, en cuanto a los medios de transporte que se emplean para el Narcotráfico, funcionan de forma similar al de una empresa privada u organización dedicada al comercio internacional, aplicando los principios de la logística de distribución.

Por consiguiente se concluye que los resultados arrojados en cuanto a los medios de transporte marítimo que

se utilizan para el desarrollo de actividades del Narcotráfico, expuestos en el presente artículo, servirán de referente en su identificación en esta zona del Caribe Sur Colombiano, permitiendo su contribución en el proceso de toma de decisiones para el desarrollo de futuras operaciones en la lucha contra el narcotráfico. Sin embargo, es un fenómeno que consta de varias modalidades y métodos para el tráfico ilícito en el que los medios de transporte se usan por vía marítima, comenzando desde los más sofisticados hasta los más sencillos y simples, desde los más grandes hasta los más pequeños y en algunos casos, usando personas como elementos para el transporte del mismo.

### **Sobre los grupos delincuenciales dedicados al servicio del Narcotráfico en el Caribe Sur Colombiano.**

De la misma forma se identificaron los grupos delincuenciales al servicio del Narcotráfico en esta zona, tomando como base el análisis de los datos obtenidos de las incautaciones de la A.R.C. en estos últimos cuatro (4) años y de las encuestas realizadas a los diferentes expertos nacionales e internacionales. Sobre los medios de transporte por vía marítima implementados para estas actividades ilícitas, se aportará un referente de aquellos grupos delincuenciales al servicio del tráfico ilícito de estupefacientes que fueron actores durante los años 2011 a 2014 en la zona sur del Caribe Colombiano, los cuales fueron expuestos en este documento para la efectiva identificación, teniendo en cuenta la composición de estas organizaciones y su modus delinquis, para el planeamiento y desarrollo de futuras operaciones por la Institución.

Finalmente, en este capítulo se llega a la conclusión que los diferentes grupos dedicados a esta actividad ilícita, interactúan de manera eficiente con sus medios de transporte y sus centros de acopio, buscando las rutas más accequibles y menos riesgosas para la pérdida de sus productos, en el caso de que sean sorprendidos por autoridades nacionales o internacionales.

Sobre la gestión realizada por la Armada Republica de Colombia en la lucha contra el Narcotráfico en el Caribe Sur Colombiano

En síntesis, se puede decir que la labor de la A.R.C. ha sido muy buena y acertada, teniendo en cuenta que los medios son reducidos y cada año se ven más afectaciones presupuestales, lo cual se ha intentado equilibrar con la cooperación internacional e interinstitucional, es-

pecialmente con Panamá, Costa Rica, Honduras y Estados Unidos. En el año 2012 se obtuvieron buenos resultados con lo cual se alcanzó una cifra histórica para la Fuerza Naval del Caribe (A.R.C.) con 57 toneladas incautadas, lo cual es positivo para la A.R.C., no obstante el negocio se mantiene, migra, muta y sigue siendo uno de los flagelos con mayor afectación a la estabilidad global

### **REFERENCIAS**

- A.R.C.. (2012). DIONA ESTADÍSTICAS 2012. Bogotá D.C., A.R.C.. (2014). Departamento de Operaciones Navales, Comando Armada Nacional. Bogota DC, Colombia.
- CGFMIL. (20 de junio de 2016). Armada Nacional activa Fuerza de Tarea Contra el Narcotráfico en el Caribe. Obtenido de [http://cgfm.mil.co/visor-noticias/-/asset\\_publisher/QdWT1pDd5moH/content/armada-nacional-activa-fuerza-de-tarea-contra-el-narcotrafico-en-el-caribe/pop\\_up?\\_101\\_INSTANCE\\_QdWT1pDd5moH\\_viewMode=print](http://cgfm.mil.co/visor-noticias/-/asset_publisher/QdWT1pDd5moH/content/armada-nacional-activa-fuerza-de-tarea-contra-el-narcotrafico-en-el-caribe/pop_up?_101_INSTANCE_QdWT1pDd5moH_viewMode=print)
- Chávez & Torres. (2012). Supply Chain Management. Santiago. Chile: RIL Editores.
- Collazos, G., & Avila, K. (2014). Ponencia Logística del Narcotráfico. Universidad Francisco de Paula Santander Ocaña.
- DIONA. (2015). Cadena de Suministro del Clorhidrato de Cocaína. Bogota DC.
- Ernesto, A. (2005). Metodología de la Investigación. Villa Hermosa: Universidad Autónoma de Tabasco.
- Espectador, E. (18 de Abril de 2016). El Espectador. Obtenido de <http://www.elespectador.com/opinion/editorial/del-debate-accion-politica-de-drogas-articulo-627766>
- InsightCrime. (2015). Obtenido de <http://es.insightcrime.org/analisis/colombia-vuelve-principal-productor-cocaina>
- Rincon, G. (05 de noviembre de 2015). Entrevista Director Centro Internacional Marítimo de Análisis contra el Narcotráfico. (G. Echeverri, Entrevistador)
- Rodríguez, M. (2013). Estrategia contra el tráfico ilícito en artefactos sumergibles y semisumergibles. Colombia: Fundación Universitaria Iberoamericana FUNIBER.
- TransnationalInstitute. (2016). Obtenido de <http://www.un-drugcontrol.info/es/control-de-drogas-de-la-onu/ungass>
- UNODC. (2011). Obtenido de [http://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/WDR2011/The\\_coca-cocaine\\_market.pdf](http://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/WDR2011/The_coca-cocaine_market.pdf)
- UNODC. (02 de julio de 2015). [www.unodc.org](https://www.unodc.org/colombia/es/press/2015/julio/estudio-de-unodc-revela-aumento-significativo-en-la-produccion-de-hoja-de-coca-en-areas-de-alta-densidad.html). Obtenido de <https://www.unodc.org/colombia/es/press/2015/julio/estudio-de-unodc-revela-aumento-significativo-en-la-produccion-de-hoja-de-coca-en-areas-de-alta-densidad.html>



Fuente: Armada República de Colombia

# INTEGRACIÓN REGIONAL

Para enfrentar una amenaza compleja y adaptativa

“... Existen varios factores que juegan a favor del narcotráfico, como es bien conocido uno de éstos es la permanente innovación en los métodos de transporte marítimo y la reutilización de los mismos



<http://cimcon.armada.mil.co>

-----  
**LO CUAL PERMITE QUE EL  
CRIMEN  
TRANSNACIONAL  
ORGANIZADO POSEA  
GRAN CAPACIDAD DE  
ADAPTACIÓN A LAS  
DIFERENTES  
ESTRATEGIAS DEBIDO A  
ÉSTA MÚLTIPLE  
VARIEDAD DE MEDIOS  
PARA EL TRANSPORTE DE  
LA DROGA**  
-----

-----  
**ASÍ MISMO, HAN  
LOGRADO DESARROLLAR  
UNA IMPORTANTE  
EVOLUCIÓN  
TECNOLÓGICA LA CUAL  
DESAFÍA  
CONSTANTEMENTE LAS  
CAPACIDADES  
OPERACIONALES DE LOS  
SERVICIOS DE  
SEGURIDAD MARÍTIMA  
DE LA REGIÓN”**  
-----



Fuente: Armada de México

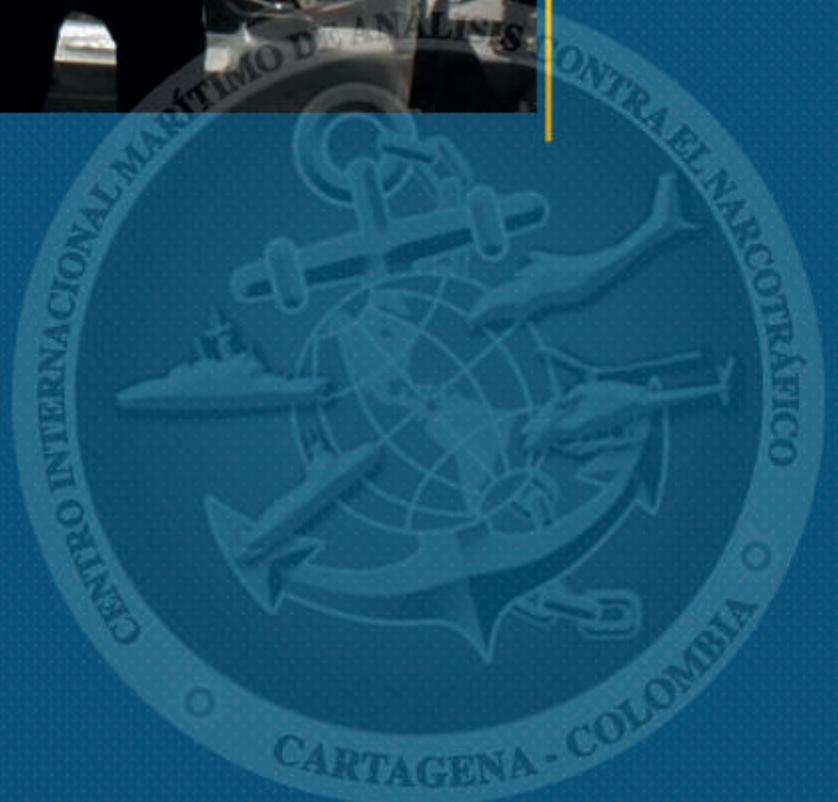


Fuente: Armada República de Colombia

# ENTREVISTA: RETOS Y DESAFÍOS EN LA REGIÓN SOBRE LA PROBLEMÁTICA NARCOTRAFICANTE



Fuente: Armada República de Colombia





# ENTREVISTA

## DANIEL MAURICIO RICO VALENCIA

Investigador de la Universidad de Maryland y la Fundación Ideas para la Paz

**CIMCON:**

*El narcotráfico observa características que se han constituido en factores de éxito para las organizaciones criminales como la capacidad de innovación en métodos y formas de transporte, así como, de adaptación a las diferentes estrategias, sin embargo, la transnacionalidad del flagelo ha sido fundamental en el logro de los fines que persiguen las estructuras delictivas. ¿Como hacer para que los países observen la problemática, cuya naturaleza no conoce límites ni fronteras, desde una perspectiva más amplia al ámbito nacional y se favorezcan acciones colectivas mucho más contundentes en contra de la amenaza?*

**Daniel M. Rico:**

La experiencia de la última década nos indica que no existe una única solución o remedio mágico frente a los desafíos del tráfico de drogas marítimo. Es el trabajo integral y coordinado en procesos de largo plazo, el que marca la diferencia. Por esto debemos ver con la misma atención los avances y los desafíos regionales.

En materia de logros y avances plantearía dos elementos que son fundamentales. En primer lugar la integración de un recurso humano que hoy es más profesional, abierto a la innovación tecnológica y moderna en el sentido estratégico y en segundo lugar conseguir mantener un diálogo multilateral cada vez más activo, que complemente y construya sobre los avances bilaterales.

También son observables al menos tres desafíos frente a los cuales se requiere una acción multilateral más sólida y decisiva de la que hemos tenido hasta ahora. Primero, fortalecer los procedimientos judiciales de las interdicciones, es decir el acompañamiento de las “post-operaciones” marítimas antinarcóticos. En segundo lugar, potencializar la contrainteligencia para que deje de ser la cenicienta en las capacidades operacionales y se convierta en el arma fundamental de lucha contra el crimen transnacional, y tercero lograr integrar la estrategia de interdicción marítima antinarcóticos en una lógica de seguridad regional más amplia.

**CIMCON**

*Algunos afirman que la prevalencia del principio de*

*soberanía de los Estados no solo se ve afectada y vulnerada por el crimen transnacional organizado, sino que además se sugiere un favorecimiento involuntario a la acción delictiva por la prevención natural de que otros Estados observen injerencia en asuntos que le son propios. ¿Como lograr, sin que se pierda la filosofía de éste principio rector, que la cooperación internacional contribuya en la consolidación de una mayor seguridad marítima regional?*

**Daniel M. Rico:**

La cooperación internacional solo es efectiva cuando se tienen múltiples vías, es decir cuando involucra muchas entidades de los Estados, un ejemplo es el control de rutas por la vía de la interdicción que se hace en los mares, es más efectivo cuando cuenta con un énfasis real de control migratorio en los países. Hoy en día se observa lo fácil que es obtener permisos, pasaportes y saltar fronteras sin ser identificado.

Otro ejemplo es que la interdicción se nutre con el control a los factores críticos de las redes de tráfico, en el caso de las incautaciones en semisumergibles, es fundamental tener un registro y control de importación previa de los motores y equipo de comunicación que se usan. El éxito está en atacar simultáneamente todos los eslabones de la cadena, no solo el que ocurre en alta mar.

**CIMCON**

*Según Naciones Unidas en su informe de 2011, Colombia ha sido considerada como la nación con mayores incautaciones de cocaína a nivel global, cifra que supone un alto porcentaje logrado en el desarrollo de operaciones de interdicción marítima toda vez que a través del medio marino es transportada la mayoría de la droga que es producida. ¿Como cree que ésta experiencia acumulada por parte de la Armada República de Colombia pueda aportar en la lucha contra las drogas que día a día libran los Servicios de Seguridad Marítima de la región?*

**Daniel M. Rico:**

La Armada de Colombia tiene mucho que aportar a la



Fuente: Armada República de Colombia

región, una larga historia de éxitos, lecciones y también de errores corregidos. En mi criterio el factor más importante ha sido el desarrollo de capacidades operativas de amplio espectro. Con esto quiero decir, que el mismo cuerpo institucional, puede realizar operaciones en ríos, en puertos, en lo profundo de la selva para destruir laboratorios o apoyar labores de inteligencia en otros países. Creo que son las capacidades lo que se debe mostrar y compartir, las incautaciones y otros resultados operacionales son el reflejo de estas capacidades.

Cada país, tiene que elaborar su propio plan de desarrollo de capacidades. Por ejemplo los países del cono sur, tendrán que priorizar el control portuario, ya que sus puertos se han convertido según los informes de UNODC en el mayor hub mundial para el tráfico de cocaína. En Centro América, por ejemplo, el punto central es la disuasión en el uso de la violencia por parte de las organizaciones de tráfico, las cuales desafían hoy a sus democracias.

Creo que en este sentido en Colombia también tendremos que hacer grandes cambios a partir de las nuevas realidades operacionales. En la última década otras economías criminales han desplazado a la cocaína, es el caso de la minería ilegal y la extorsión, aunque pare-

cen negocios muy diferentes, los actores criminales son los mismos y usan los mismos medios y territorios.

#### CIMCON

*Una de las características observadas en el crimen transnacional organizado es la migración de sus estructuras de un país a otro dependiendo las fortalezas y debilidades coyunturales en el control y aplicación de la ley. ¿Cuáles serían los mecanismos para promover políticas y normatividad común que permitan herramientas de acción jurídica en la región en aspectos como el control de insumos, extinción de dominio o diferentes leyes y normas que varían en sus alcances de un Estado a otro?*

Daniel M. Rico:

En la última década coincidieron tanto la ONU, la OEA y el Gobierno de los EE.UU. en la necesidad de promover una normatividad con unos estándares mínimos en los países de la región; esto abarcó espacios como el lavado de activos, control de insumos y extradiciones, entre otros. Si bien se avanzó de manera importante, también quedaron vacíos frente a los cuales el trabajo debe continuar y por esto es muy importante priorizar



Fuente: Armada República de Colombia

para no dispersar los esfuerzos.

El reto aquí es lograr que tras este gran aporte jurídico y normativo se cuente con una institucionalidad construida con bases sólidas, para que los jueces e investigadores no vuelvan a estar desbordados en sus capacidades, atendiendo simultáneamente cientos de casos. Paralelo a este proceso se deben descongestionar los procesos y las operaciones que solo afectan a los eslabones inferiores, concentrar las normas, las capacidades y la voluntad nacional en los grandes actores de violencia y crimen.

#### CIMCON

*Las Armadas y los Servicios de Seguridad Marítima de la región hacen un inmenso esfuerzo encaminado al desarrollo de operaciones de Interdicción Marítima debido a que los resultados obtenidos en éste eslabón de la cadena del narcotráfico impactan de manera importante a la delincuencia transnacional organizada.*

*¿Que acciones podrían maximizar el éxito operacional a partir del proceso jurídico que surge de la incautación de la droga?*

Daniel M. Rico:

Es fundamental que todas las fuerzas navales de la región entiendan y asimilen operativamente que las incautaciones son el punto de inicio de los procesos judiciales y no una acción final o definitiva. Los objetivos de las misiones marítimas y fluviales de interdicción no son los de maximizar las toneladas de alcaloide incautadas, el objetivo es más amplio y complejo, es lograr la captura y condena del dueño de la droga y las rutas. Veo que todavía en algunos países persiste la idea de la interdicción como un fin en sí mismo, y no como lo que realmente es, un medio para asegurar los procesos de justicia que disuadan y desarticulen las redes criminales.

Lograr la interdicción de sustancias ilegales es una condición necesaria pero no suficiente para el desmon-



te de las redes de tráfico transnacional. Y en esto vemos una brecha muy grande en la relación entre las tasas de interdicción y las condenas contra los eslabones superiores de la red criminal, en lo primero hemos sido exitosos en lo segundo no tanto.

En un estudio para Naciones Unidas hace dos años, encontramos que menos del 1% de las condenas relacionadas con narcotráfico en América Latina, involucraban a las fortunas de los grandes operadores criminales, es decir le quitamos la droga y algunos operarios, pero no logramos quitarles sus fortunas ni desmontar sus redes de manera sistemática.

Un punto de partida es visibilizar los resultados operacionales desde el prisma penal, es decir medir los resultados en el largo plazo, estos son las condenas, las confesiones, las extinciones de dominio y las redes desmanteladas, entre otros. Frente a esto sirve mucho un cambio de mentalidad y articulación para que los resultados judiciales de la interdicción sean más visibles, pues se tienen pocas cifras y evidencias de las tasas de éxito en el plano penal. Esto sucede en parte porque toda la atención se ha centrado en las fases de mar y menos atención se le ha prestado a las fases que ocurren dentro de los juzgados y en las prisiones.

Por otro lado, esto es lo que yo llamo las “post-operaciones marítimas” y es el eslabón más débil hoy en día en la lucha contra los grandes carteles. Algunos aspectos en los que podemos avanzar son: primero en el rigor científico frente al uso de la evidencia, muy pocas veces se han hecho análisis de niveles de pureza o tomas de muestras con fines no procesales sino de análisis. Esto es muy importante porque la huella espectral de la cocaína mirada en muchas incautaciones nos permitiría ver qué sustancias de corte se están usando, cuando fue producida esta cocaína y qué métodos están siendo usados. Análisis como este se han logrado con excelente información y resultados, pero en escalas muy pequeñas, con pocas muestras y solo en algunos lugares.

En segundo lugar las interdicciones marítimas deben marcar la ruta de operaciones en tierra para la extinción de dominio, investigaciones de corrupción y otras acciones que desmonten organizaciones. Existen conceptos empleados por expertos muy útiles, tal es el caso de las operaciones “todo incluido”, en donde detrás de cada captura está una investigación de sus bienes, sus redes de contacto, informes tributarios, visitas a sus residencias, indagaciones en otros países sobre operaciones financieras o migraciones. Es decir usar todas las herra-

mientas de las que disponen los Estados para combatir los casos de mayor envergadura criminal y no sentirse satisfechos con la captura en flagrancia en alta mar. En tierra el compromiso por la justicia y la intensidad en la persecución deben continuar.

#### CIMCON

*La participación internacional en la lucha contra las drogas es fundamental, sentido en el que existen mecanismos que surgen de esa necesidad como ocurre con la Comisión Interamericana para el Control y Abuso de Drogas – CICAD perteneciente a la Organización de Estados Americanos - OEA. ¿Como acelerar procesos contributivos entre los países mediante los diferentes foros y encuentros multilaterales promovidos por éste organismo como ocurre con la Reunión anual del Grupo de Expertos Contra el Narcotráfico por vía Marítima, en el que bien vale anotar que Colombia a través de la Armada República de Colombia Preside éste encuentro por tercer año consecutivo?*

Daniel M. Rico:

Evaluar, evaluar y evaluar. Hay múltiples instancias internacionales de dialogo político, diplomático u operacional, pero no todos operan con el mismo ritmo o aportan a los objetivos inicialmente trazados. Es oportuno hacer un corte de cuentas y ver qué sirve y qué se debe renovar, los recursos son escasos y al dispersarse pierden su masa crítica.

Las reuniones de expertos existen en otras disciplinas, y creo que el éxito está en buscar un dialogo más parecido al que tienen los académicos. En la academia se generan espacios para criticar, objetar y construir a partir de las diferencias. Este grupo de expertos ha tenido vigencia y la podrá mantener en la medida que incorpore muchas voces, muchas visiones y soporte la crítica propositiva. Nada más perjudicial para los espacios multilaterales de planeación y debate estratégico que los comités de aplausos que no dejan dudas ni cuestionamientos.

#### CIMCON

*El consumo de droga a nivel mundial continua al alza de la mano de una gran oferta que satisface éste mercado, ¿considera que la propuesta de Colombia presentada en las Sesiones Especiales UNGASS 2016 mediante la cual se buscan alternativas para los cultivos ilícitos que permitan un mejor desarrollo social, acciones me-*



Fuente: Armada República de Colombia

*nos represivas al consumo y políticas de salud pública y la Interdicción en su fase de producción, transporte y comercialización, enfoque además apoyado por otras naciones, contribuiría en la reducción del esfuerzo de los Servicios de Seguridad Marítima de la región para mitigar el tráfico ilícito de drogas?*

Daniel M. Rico:

La labor de la interdicción marítima es la última herramienta de lucha contra la criminalidad, allí se acumulan las falencias de los eslabones previos y se reflejan sus fortalezas. Si los programas de asistencia social logran reducir la producción, la labor de mar tendrá menos presiones y menos intensidad, de lo contrario, más peso y más recursos tendrán los cargamentos que buscan salir con drogas por nuestros mares.

Lo importante es entender que cualquier programa de desarrollo alternativo toma varios años, es una apuesta de largo plazo, mientras tanto la atención debe permanecer en los puertos y mares por donde continúa nutriéndose los mercados criminales de narcóticos. En

este sentido, es claro que en el mejor de los casos la contribución llegará en varios años.

CIMCON

*El Centro Internacional Marítimo de Análisis Contra el Narcotráfico – CIMCON, busca la representación en su sede en la ciudad de Cartagena de Indias de las diferentes Armadas, Servicios Marítimos y de Guardacostas del continente americano, así como, de las agencias relacionadas para sentar las bases que permitan un mayor acercamiento y la generación de un conocimiento holístico de la amenaza y su afectación en países productores, de tránsito y consumo. Desde su perspectiva, ¿como podría emplearse ésta congregación esperada de una mejor manera en la lucha contra las drogas en la región?*

Daniel M. Rico:

La clave de cualquier estrategia radica en el diagnóstico claro y el equilibrio entre objetivos y capacidades. El CIMCON llena un vacío existente en la región hace

décadas, y su éxito estará en su capacidad de análisis y de gestión, es decir en transformar sus realidades. Muy importante es tener un equilibrio entre las dinámicas del Caribe y el Pacífico, que tienen dos realidades muy diferentes, dos riesgos distintos y por ende dos tipos de acciones específicas.

Los buenos resultados del CIMCON los veremos con claridad en una o dos décadas, esta es una semilla de un árbol enorme, robusto que toma tiempo, no es una inversión de una sola cosecha.

#### CIMCON

*De manera general, ¿que han pasado por alto los países en la lucha contra las drogas y que acciones deberían seguir?*

Daniel M. Rico:

Ha pasado más de un siglo desde la última batalla naval en el Caribe, las democracias hoy imperan en América Latina y nadie ve en el horizonte un riesgo real de confrontación armada entre Repúblicas democráticas y hermanadas profundamente. Sin embargo el concepto de soberanía sigue rigiendo las decisiones estratégicas de cooperación, tenemos unos obstáculos propios del

Siglo XIX atravesados en nuestra integración.

Las operaciones conjuntas, el intercambio de información estratégica, las plataformas conjuntas de inteligencia, los centros internacionales para el desarrollo de operaciones no deben ser casos esporádicos logrados con gran esfuerzo, sino la regla general. Una meta regional debería ser que el 10% de los tripulantes de las embarcaciones, equipos de inteligencia y análisis estratégico, o el personal disponible en las unidades del Pacífico y el Caribe pertenezcan a las Fuerzas Armadas de otra Nación.

El segundo punto por desarrollar es modificar los esquemas de seguimiento y evaluación, ya que por muchas razones el esquema de seguimiento basado en toneladas incautadas es insuficiente. Aquí los grupos de expertos pueden aportar mucho; mi lectura es que este es un indicador contradictorio que muestra simultáneamente un éxito y un fracaso, ya que más cocaína incautada es más cocaína producida, entonces no siempre menos incautaciones son malas noticias. Mi aporte en este sentido, es el énfasis en redes criminales y control territorial, una transición que requiere el aporte de muchas personas y un tiempo de empalme amplio, pero que debe iniciar cuanto antes.



Fuente: Armada República de Colombia



## CUMPLIMIENTO DE UN OBJETIVO CONTINENTAL



El 03 de julio de 2015 fue inaugurado el Centro Internacional Marítimo de Análisis Contra el Narcotráfico con la participación de las delegaciones de Argentina, Alemania, Brasil, Canadá, Costa Rica, Chile, Ecuador, El Salvador, EE.UU, Francia, Guatemala, Honduras, México, Panamá, Paraguay, República Dominicana y Venezuela.

Como foro para la integración regional en contra de la amenaza del narcotráfico el CIMCON cumple su primer aniversario



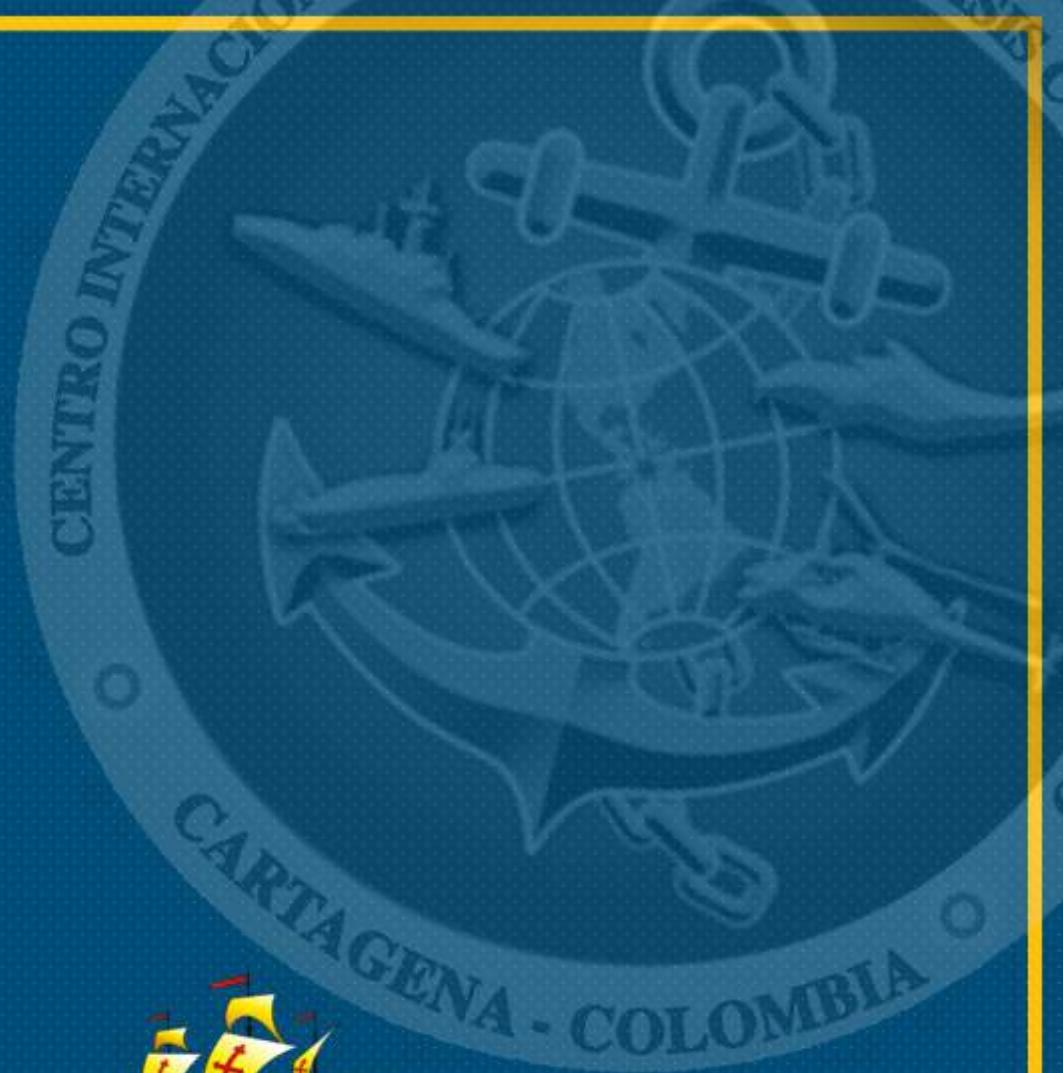


# INNOVACIÓN, INTEGRACIÓN REGIONAL

## CIMCON ANÁLISIS, INTEGRACIÓN REGIONAL

Armada República de Colombia





**ARMADA NACIONAL  
REPÚBLICA DE COLOMBIA**

CENTRO INTERNACIONAL MARÍTIMO DE ANÁLISIS CONTRA EL NARCOTRÁFICO  
Escuela Naval de Cadetes, Barrio El Bosque, Sector Manzanillo  
Cartagena, Bolívar, Colombia, Móvil (57) 3107954642  
Correo electrónico: direccion@cimcon.mil.co

<http://cimcon.armada.mil.co>