

NARCO-SEMI-SUMERGIBLES y SUMERGIBLES

ERICH SAUMETH C. es Consultor y Asesor en Seguridad y Convivencia Ciudadana, Orden Público y en Asuntos y Políticas de Paz. Profesor Universitario en el Área de Ciencias Sociales, e Investigador y Autor de Artículos en temas de Defensa, Seguridad Nacional y Geopolítica. Director de Legal Solutions - Consultora Colombiana en Defensa y Seguridad-, y Miembro de la Sociedad de Estudios Internacionales SEI de Iberoamérica.
erichsaumeth@hotmail.com

En el año de 1993 en Providencia, isla del caribe colombiano, fue hallada “Laura” la primera de muchas naves que por sus características técnicas y el fin para el cual eran construidas, comenzaron y desde ese entonces a conocerse como narco sumergibles.

En efecto y hasta ese momento las embarcaciones con suficiente autonomía que utilizaban las diversas redes del narcotráfico eran las lanchas rápidas, conocidas como go-fast, que en principio usaban de dos hasta –y con el transcurso del tiempo- los cinco motores, pero con muchos problemas de confiabilidad mecánica, por el desgaste al que se veían sometidas durante el transcurso del viaje desde las costas colombianas hasta México, las Bahamas, Centroamérica, o el sur de la Florida.



Foto: <http://www.latribuna.hn>

Sin embargo fueron precisamente estos problemas los que dieron origen a la improvisación de materiales y técnicas para facilitar la travesía de estas naves por altamar. La fibra de vidrio comenzó entonces a ser utilizada para cubrir las embarcaciones, protegiéndolas del oleaje, resguardando la droga, a los tripulantes y haciéndolas en general más seguras.

De ahí fue solo un paso para que la lancha fuera cubierta en su totalidad, instalándosele una pequeña caseta para el piloto y motores diesel para evitar su detención térmica (sin embargo eran descubiertos por infrarrojo). Surge aquí entonces el primer medio asimétrico del narcotráfico, en su lucha contra la Fuerza Pública.

Otros modelos acuáticos y submarinos de transporte de droga



Semi-sumergible

Son de factura artesanal, pero al estar fabricados con fibra de vidrio, es complicado detectarlos con el sonar. Y al ir sumergidos, se mimetizan con el agua, lo que dificulta también su detección visual.



Narcotorpedo

Antes de comenzar a usar los submarinos, los narcos sujetaban la carga al casco de un barco de pesca y la sumergían a 30 o 60 m. Si la embarcación es sorprendida, se deshacen del contenedor soltándolo al fondo del mar.



Lancha go-fast

Eran el método habitual de transporte de droga hasta finales de los 90. Navegan a 150 kilómetros por hora, a diferencia de los narcosubmarinos, que lo hacen a 25 km/h.

Foto: AFP <http://www.afp.n/>

Su evolución comenzó convirtiéndolos en más seguros, sofisticados e incluso veloces, con estructuras y cubiertas en fibra de vidrio, motores diesel de 350 hp y con tripulaciones compuesta por entre 3 y 4 hombres con experiencia como marinos o

pescadores. Pero también su capacidad de transporte ha aumentado con el transcurso del tiempo, desde una sola hasta las diez toneladas en promedio, aunque han sido descubiertos –en construcción- algunos con capacidades desde las 12 (Departamento de Nariño-2007) hasta las 15 toneladas (Departamento de Cundinamarca-2000).



Foto: <http://www.eltiempo.com.co>

Sus tanques de combustibles les proporcionan una autonomía de aproximadamente 3000 kilómetros, contando además con tanques de lastre –para flotabilidad y estabilidad- ventilación al exterior, dos tubos de escape y con sistemas de posicionamiento global GPS y de navegación por satélite GNSS, e incluso a algunos se les ha aplicado capas de plomo para evitar su detección por infrarrojo, lo que de alguna forma revela el grado de perfeccionamiento con el cual se está trabajando en la fabricación de estos aparatos. Su velocidad promedio es de 15 nudos y por supuesto su parte superior siempre sobresale del agua; el pago por el viaje para la tripulación oscila entre los US 15.000 a US 20.000 dólares, estando el del capitán alrededor de los US 30.000.



Foto: <http://www.armada.mil.co>

Pero una de las principales características de esta modalidad de transporte es que su construcción es ajena o aparte del negocio del narcotráfico. En efecto, han sido identificadas un pequeño número de organizaciones que por encargo construyen las naves de acuerdo a los “requerimientos” del cliente, variando por ello su tamaño y capacidad de carga y por supuesto su costo.

Se calcula que la fabricación de una nave gira en torno al millón y medio de dólares que incluye materiales, mano de obra, diseño técnico, personal, instrumentos de navegación y entrega del mismo.

Su construcción es en algunos casos por fases –diferentes sitios y personal- y por lo general en talleres o astilleros improvisados; de hecho los principales sitios corresponden a las organizaciones que los construyen siendo la primera de ellas la que opera en la cuenca del Orpúa y Venado (Departamento del Chocó); la segunda se ubica justo al sur de la ciudad de Buenaventura (Departamento del Valle) y las dos restantes en el área del Parque Nacional de Sanquianga (Departamento de Nariño), todas como se puede apreciar en la costa pacífica colombiana.



Foto: <http://www.policia.gov.co>

Pero recientemente fue ubicada una de estas naves en territorio del Ecuador, por lo que se presume el traslado de organizaciones y logística a países vecinos.



Foto: <http://www.lahora.com.ec>

Pero, y en la medida en que aumentaban el número de estas naves, aumentaban también sus interceptaciones y decomisos por parte principalmente de la Armada Colombiana y del U.S Coast Guard, así como de Armadas de países centroamericanos. La imposibilidad de seguir delinquiendo impunemente llevo a sus constructores a dar un salto tecnológico y pasar de la nave semisumergible a la completamente sumergible.



Foto: <http://www.oas.org>

De hecho esta pretensión no es nueva. Como lo mencionamos más adelante, en el año 2000 se decomiso una nave con capacidad para 15 toneladas y que se encontraba en la fase de ensamblaje final. Fue localizado en el Departamento de Cundinamarca –cerca a la capital del país- y medía 36 metros de largo, por lo que se presume iba a ser enviado por partes a algún lugar de la costa pacífica; el mismo aparentemente había sido diseñado por técnicos rusos, deducción hecha a partir de los documentos y planos encontrados en el lugar del decomiso y por su confirmación posterior por la Policía de la Federación Rusa; se estima que al momento de la incautación unos cinco millones de dólares habían sido ya invertidos.

Sin embargo y desde esa fecha no se había producido ninguna detención en aguas nacionales o internacionales de naves con estas características, hasta principios de este año (2011) cuando en el sur-oeste del país fue encontrada una embarcación que técnicamente solo podía ser definida como un sumergible.



Foto: <http://www.armada.mil.co>

Con 32 metros de largo, sistema de lastres, motobombas con válvula tipo chek, tanques de compensación, periscopios, radar, cámaras de video, capacidad para siete toneladas y cuatro tripulantes, con la aparente posibilidad de sumergirse hasta los nueve metros y con un costo calculado en los dos y medio millones de dólares, esta nave le da un giro completamente nuevo y diferente a la definición de transporte ilícito de drogas.



Foto: <http://www.armada.mil.co>

Esto represento todo un desafío para las autoridades colombianas, que no solo vienen preparándose para un nuevo escenario de detección y detención sino que jurídicamente debieron expedir las normas para sancionar este tipo de actividades, es decir la de construcción, así como la de navegación de esta clase de embarcaciones.

Lo anterior se fundamenta en las tendencias que se han venido evidenciando en los últimos cinco años. Así en el 2006 fueron interceptadas un total treinta y un embarcaciones y solo tres semi-sumergibles, mientras que para el año 2009 treinta y dos embarcaciones eran capturadas al igual que veinte semi-sumergibles. En lo corrido del 2010 solo seis fueron decomisados –para un total de 61 desde 1.993-, esto en razón a la adopción de nuevas tácticas por parte de quienes los construyen así como de quienes los utilizan para evitar su detección por parte de las autoridades.

EVOLUCIÓN DE LA AMENAZA

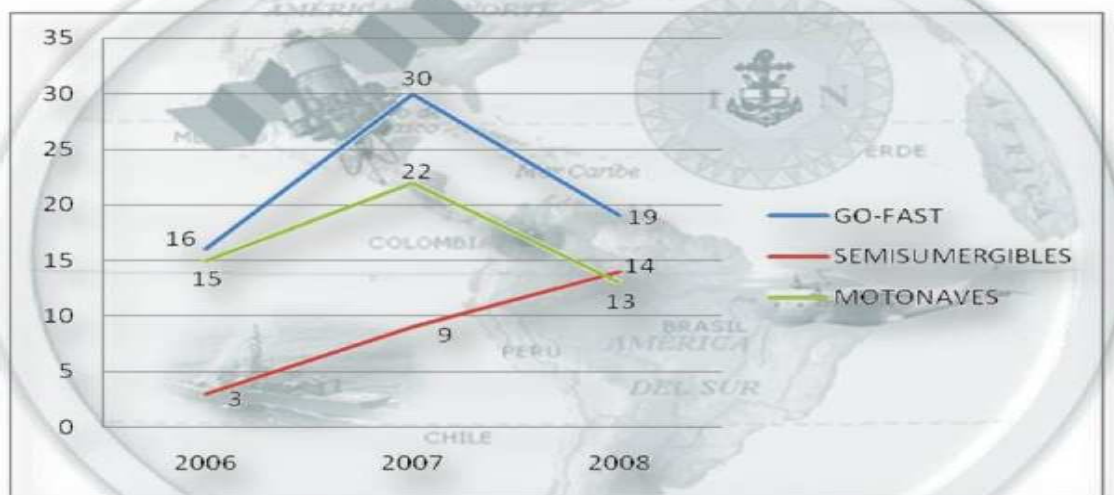


Foto: <http://www.oas.org>

Este fue el motivo para que el Congreso de la república de Colombia aprobara la Ley 1311 de 2009, por medio de la cual se sanciona la construcción, comercialización

o tenencia de semi-sumergibles o de embarcaciones de similar naturaleza, con penas de prisión de hasta catorce años y multas de hasta diecisiete millones de dólares.



Existen entonces, dos tipos de naves con usos idénticos pero con características técnicas que han cambiado producto de los cambios, mejoras y avances desarrollados en los últimos diecisiete años. El primero, el semi-sumergible es una embarcación de en promedio siete a diez metros de largo por cerca de uno punto cincuenta de ancho; difícil de detectar por sonar y visualmente, con una capacidad de ocho a diez toneladas, cuatro hombres y unas mil ochocientas a dos mil millas náuticas de autonomía, son sus principales rasgos.

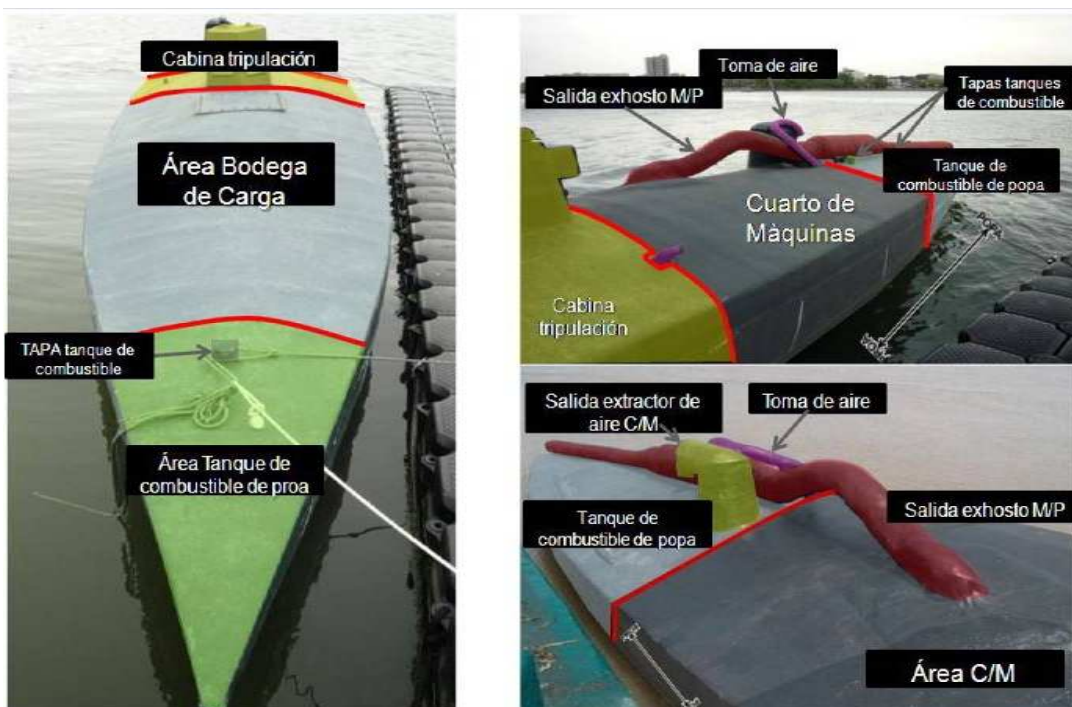


Foto: <http://www.oas.org>

El segundo es un nuevo tipo de artefacto muy similar a un sumergible del que hasta el presente se han decomisado tres ejemplares, dos de ellos en lo corrido del año.

Con entre veinticinco a treinta metros de largo, dos punto cinco metros de ancho, siete metros de altura (tres punto cinco de periscopio o snorkel), cuatro tanques de combustible y doce de agua –mayor autonomía y flotabilidad-, cuatro hombres como tripulación, cámaras –incluida una nocturna- y equipos de navegación, se convierte sin duda en la nueva herramienta del narcotráfico y en un desafío para las autoridades, pues se constituye a su vez en el nuevo paradigma dentro de la guerra contra el narcotráfico.



Foto: <http://www.armada.mil.co>

CENTRO DE PESQUISAS ESTRATÉGICAS PAULINO SOARES DE SOUSA

Universidade Federal de Juiz de Fora

