



CENTRO INTERNACIONAL DE INVESTIGACIÓN Y ANÁLISIS CONTRA NARCOTRÁFICO MARÍTIMO



ANÁLISIS DE COYUNTURA 007

¿CÓMO AFECTA EL NARCOTRÁFICO A LOS PUERTOS MARÍTIMOS?

OCTUBRE - 2023



AFECTACIÓN DE LA DINÁMICA DEL NARCOTRÁFICO A LOS PUERTOS MARÍTIMOS

INTEGRACIÓN REGIONAL, ANÁLISIS E INNOVACIÓN

Protegemos el azul de la bandera

Colombia - Brasil - Ecuador - Guatemala - Honduras - México - Panamá - Perú - Rep. Dominicana

producción hacia los mercados de consumo, materializando ventanas de oportunidad en el uso de modalidades como “Contenedores” y “ Buque Alto Bordo”, afectando directa o indirectamente a los puertos e instalaciones en su interés por contaminar las embarcaciones, explotando las vulnerabilidades que en términos de seguridad, infraestructura, tecnología o personal, llegando incluso a sobornar trabajadores portuarios para poder introducir el estupefaciente de manera ilegal y así llevar los cargamentos a su destino.

2. POSIBLES CAUSAS

a. Aprovechamiento del Narcotráfico por los deficientes sistemas de seguridad y control Portuario.

El Comportamiento dinámico del Narcotráfico durante el año 2023, muestra una evolución constante de crecimiento en la demanda y oferta mundial en los principales mercados ilegales de drogas de Europa, Asia y Oceanía; en la cual la vía marítima continúa representando para las organizaciones criminales del narcotráfico, ser la ruta más rentable y segura para que la droga arribe a los puertos de destino; en este sentido la creciente operación portuaria generada por la demanda de productos a nivel mundial, hace que grandes cantidades de estupefacientes ingresen a los puertos año a año, generando riesgos que podrían afectar al mercado empresarial (Torres Niño, 2014).

Es preciso señalar que la operación en los puertos marítimos es la de mayor cobertura y capacidad a nivel mundial y por su naturaleza atrae a organizaciones narcotraficantes para lograr el envío de importantes cantidades de estupefacientes a diferentes partes del mundo; por tal razón, es evidente que a pesar de que los puertos continúan siendo el enclave estratégico, promotor y producto del comercio en el cual las administraciones de los Puertos continúan haciendo esfuerzos importantes para incrementar la seguridad de los mismos, los resultados de lo que lleva en el presente año demuestran la capacidad del crimen organizado marítimo, debido a que las organizaciones narcotraficantes se han adaptado fácilmente a los nuevos sistemas de seguridad y control instaurados en los puertos marítimos de los Estados.

Así mismo, cabe mencionar, que dentro de las prioridades, las administraciones de los puertos en el mundo, su gran mayoría han orientado su esfuerzo en desarrollar la aplicación de sistemas tecnológicos en las instalaciones portuarias, concretamente en el ámbito de seguridad que permita alcanzar una adecuada eficacia y optimización de los recursos empleados; pues la modernización y el desarrollo tecnológico que ha experimentado el sistema portuario ha contribuido a disminuir los riesgos asociados a actividades ilícitas en los puertos; lamentablemente dichos esfuerzos no han sido suficientes, ya que los resultados demuestran un incremento de incautaciones de droga en múltiples puertos del mundo, agravado este hecho de que el promedio mundial en el control de la carga total de los contenedores en los puertos alcanza apenas el 20%, hecho que evidencia la deficiencia de seguridad actual que muestran la mayoría de puertos a nivel global (Forum, 2014).

En este sentido, es importante señalar que la aplicación de la inteligencia artificial (IA) en la seguridad de los puertos ha abierto enormes posibilidades para mejorar la eficiencia y la efectividad en la detección y prevención de embarque de sustancias ilícitas, en la cual los sistemas avanzados de vigilancia y monitoreo, la detección de amenazas basada en algoritmos de IA y el análisis de riesgos inteligentes constituyen herramientas de apoyo para la seguridad portuaria; sin embargo a medida que la inteligencia artificial continúa evolucionando y contribuyendo en la seguridad de las instalaciones portuarias para obtener una mayor capacidad de respuesta para enfrentar los desafíos de las organizaciones narcotraficantes,

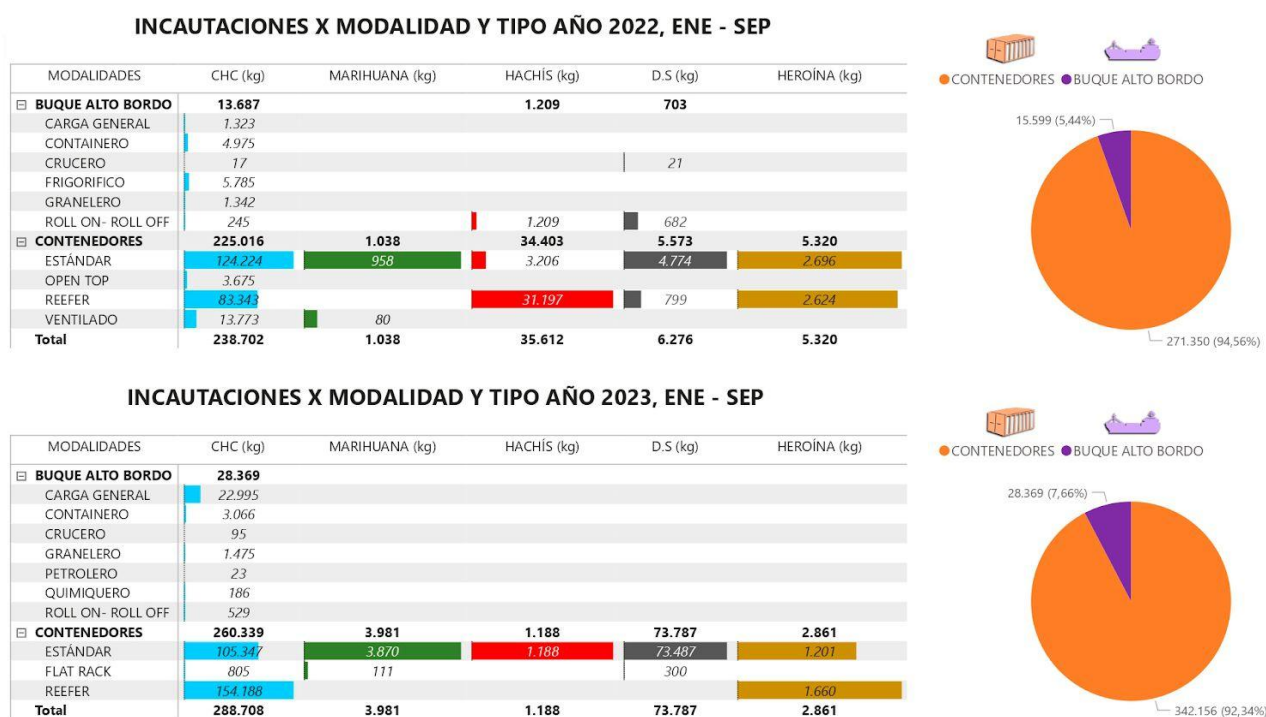


lamentablemente esta tecnología aún no ha llegado a una gran mayoría de puertos en el mundo, hecho que ha sido aprovechado por las organizaciones narcotraficantes para que los puertos continúen siendo la principal entrada y salida de droga en los mercados ilegales a nivel global.

b. Incremento de incautaciones de Estupefacientes en los Puertos Marítimos a nivel regional.

El comportamiento dinámico del narcotráfico durante el presente año ha presentado una evolución constante de crecimiento en la detección de sustancias ilícitas a nivel mundial, en la cual haciendo una comparación con respecto al año 2022 refleja un aumento significativo del 128% en el tráfico de marihuana, 385% en las incautaciones de Drogas Sintéticas (D.S) y un incremento a nivel global del 35% en las incautaciones de PBC; sin embargo es imperativo resaltar el comportamiento de las incautaciones de CHC, pues se evidencia un incremento del 19% (CMCON, 2023).

Figura 2. Cuadro Comparativo de Incautaciones de Droga en Buque de Alto Bordo y Contenedores años 2022-2023.



Nota: La figura representa el comportamiento en las incautaciones de sustancias a nivel global hasta el 30 de septiembre de cada año.

Fuente: Base de datos GLOBAL, eventos dominio marítimo, fluvial y portuario CMCON.

En este sentido, en la Figura 3, se muestra un cuadro comparativo de cómo ha sido el comportamiento dinámico del Narcotráfico Marítimo a nivel global durante los años 2022 y 2023 (julio), en la cual es evidente que para las Organizaciones Narcotraficantes, los puertos marítimos continúan siendo la principal entrada y salida para la materialización de la cadena del valor de narcotráfico, específicamente en los nodos de la transportación, comercialización y venta de Droga hacia los principales mercados ilegales de estupefacientes en el mundo.

Es preciso señalar, que tal como se observa en la Figura 1 particularmente, las modalidades persistentes de mayor reincidencia en la transportación de sustancias ilegales durante los años 2022 y Julio del 2023 destacan a nivel global fundamentalmente “Buque Alto Bordo” y “Contenedores”; en este sentido es notorio, como la modalidad de “Contenedores” continua representando ser la modalidad de mayor empleo por parte de las Organizaciones Narcotraficantes para el transporte de la Droga hacia las instalaciones portuarias de mayor vulnerabilidad y oportunidad de penetración y/o movilización de sustancias ilegales; pues es evidente que dichas organizaciones narcotraficantes implementarán estrategias innovadoras y flexibles que puedan adaptarse fácilmente a diferentes escenarios reconfigurados por los Estados que buscan reducir la el tráfico ilegal de estupefacientes.

c. Corrupción de funcionarios portuarios en el nivel Gerencial, Administrativo y Operativo.

De acuerdo a la dinámica del Narcotráfico presentada en los años 2022 y 2023, es pertinente señalar que las Organizaciones Narcotraficantes buscarán consolidar de manera permanente la cadena del valor de narcotráfico, orientando su esfuerzo principal mediante el empleo de estrategias que permitan eficientar los nodos de la transportación y comercialización hasta el arribo a los puertos como entrada y salida principal de la droga hacia los mercados ilegales; por lo que se puede inferir que dichas organizaciones narcotraficantes con base a su poder económico no escatimarán destinar grandes cantidades de dinero para sobornar a empleados portuarios que desempeñen funciones claves en el nivel administrativo, operativo y gerencial; especialmente aquellas personas regularmente vulnerables y con pleno conocimiento de la operación portuaria interna (Torres Niño, 2014). Cabe señalar que las empresas que cumplen funciones de operador portuario, por su papel dentro y fuera del puerto y su constante rotación de personal hace que se conviertan en blanco fácil para las organizaciones narcotraficantes, ya sea para corromper a su personal con propuestas económicas o para infiltrar en las mismas.

Es preciso mencionar que, durante el proceso de manipulación y contaminación a una carga o un contenedor, ésta representa ser la fase de mayor riesgo y exposición del personal clave para el embarque de la carga, pues este grupo de personas conociendo los riesgos de las mercaderías ilegales contaminan de manera deliberada e intencional los contenedores, basados en la baja probabilidad de su inspección por el bajo índice de control por parte de la administración portuaria.

d. Desfavorable posición geográfica de los Puertos Marítimos.

Es pertinente señalar que una gran parte de los Puertos Marítimos a nivel global, se encuentran ubicados en áreas suburbanas y/o sectores marginales de sus ciudades, en la cual alrededor o en las cercanías de dichos puertos se encontrarían comunidades en condiciones extremas de pobreza, sin acceso a Educación, salud ni tampoco a una adecuada alimentación; constituyen hechos suficientes para que estas comunidades vulnerables sean presas fáciles de los Grupos Delincuenciales Organizados (GDO) que tendrían nexos con organizaciones narcotraficantes para el tráfico ilegal de estupefacientes hacia diferentes puertos del mundo.

En este sentido, la situación actual de los puertos marítimos regionales de Guayaquil, Ecuador y Buenaventura, Colombia es compleja. En el caso particular del primero, en la cual se ha convertido en el punto principal de salida de la droga; según el Informe Mundial sobre las Drogas de las Naciones Unidas, sería el segundo punto de partida más importante del Pacífico para el envío por vía marítima de CHC fuera de América del Sur, pues actualmente en las cercanías del puerto marítimo de Guayaquil estarían presentes organizaciones delictivas como “Los lagartos” que son aliados de “Los Lobos”, pero también estarían los

“Mafia 18”, que han extendido su accionar territorial hasta la salida del mar y el principal puerto de exportación del Ecuador (CONTECON) (ECUAVISA, 2023).

Para el caso del segundo puerto, la problemática es algo similar; dada su desfavorable posición geográfica, existirían 04 bandas delincuenciales que estarían operando en las cercanías del Puerto, captando jóvenes de escasos recursos para que sean instrumentos de apoyo que buscan la consolidación de poder territorial para el tráfico ilegal de estupefacientes; particularmente la organización criminal “La Banda de Robert” sería la organización de mayor influencia dentro de las cercanías del Puerto; le seguiría la banda “Los Espartanos” responsable de múltiples crímenes, extorsiones, secuestros y desplazamientos forzados en su afán por el control del narcotráfico en el puerto (ElColombiano, 2023).

3. ESCENARIOS FUTUROS.

De acuerdo con lo descrito en el “Diagnóstico Situacional de la Dinámica de Narcotráfico Marítimo” desarrollado por el CMCON, durante el seguimiento al entorno regional de los continentes se evidencian una serie de hechos o eventos portadores de futuro, que podrían señalar el inicio de tendencias y escenarios probables de afectación, derivados tanto del comportamiento de la amenaza de tráfico de sustancias, como de circunstancias propias del entorno político, militar, social, informacional, y/o legal de los continentes.

Los siguientes factores fueron identificados como relacionados con el tema en estudio:

- Persistencia en la contaminación de contenedores como principal medio de tráfico hacia Europa.
- Fortalecimiento de alianzas criminales entre OCT latinoamericanas y europeas.
- Persistencia en la infiltración de puertos europeos por parte del OCT.
- Incremento del poder corruptor del OCT sobre autoridades europeas principalmente portuarias.
- Carga contenerizada como principal medio de ingreso de sustancias.
- Aumento del tráfico de sustancias en el Sahel: Fragmentación y persistencia de rutas hacia Europa.

A partir de los factores de cambio descritos, es posible que se desarrollen los siguientes escenarios de mediano y corto plazo en la afectación del narcotráfico a los puertos marítimos, así:

a. Escenario Probable de Corto Plazo.

- La persistencia en la contaminación de contenedores como medio de tráfico entre América y Europa podría mantenerse, aprovechando la cadena de procedimiento ilegal ya existente, que demuestra ser eficiente ante la función logística de distribución de los estupefacientes.
- El aumento del uso de contenedores en los puertos, así mismo, la utilización de nuevos puertos fluviales o marítimos, en todo el mundo, podría ser favorecido en virtud del fortalecimiento de alianzas criminales entre las OCT latinoamericanas y europeas.

b. Escenario Probable de Mediano Plazo.

- A mediano plazo podría incrementarse la red portuaria utilizada por el narcotráfico en todos los continentes, ante la persistencia en la infiltración de puertos por parte del OCT, esto podría dar pie a la creación de nuevas rutas o también nuevas brechas para huir de puertos con más control.
- El incremento del poder corruptor del OCT sobre autoridades portuarias, personal de operadores y/o directivos de empresas navieras en todo el mundo, podría incrementar significativamente la cantidad de eventos bajo la modalidad “Contenedores” y “Buque Alto Bordo”.



- La modalidad “Contenedores” en un mediano plazo podría convertirse en el principal medio de ingreso de sustancias ilícitas en la logística de distribución de los narcotraficantes, particularmente en destinos transcontinentales (Europa, Oceanía), aprovechando las técnicas ya empleadas, la corrupción existente y la alta capacidad de transporte de los contenedores.
- El aumento del tráfico de sustancias en el Sahel podría conllevar un aumento en la utilización de puertos del Golfo de la Guinea, aprovechando los escasos controles en la región.
- El aumento de capacidades de los puertos en todo el mundo con respecto a la detección, represión, prevención, interoperabilidad con otras agencias, entrenamiento, intercambio de información podría ayudar a mitigar este flagelo, que utiliza los puertos como punto de distribución de estupefacientes.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

- CMCON. (2023). *Diagnóstico del Entorno situacional del Narcotráfico* . Cartagena .
- ECUAVISA. (6 de 4 de 2023). *El mapa del crimen en Guayaquil: las zonas más peligrosas y las bandas que las controlan*. Obtenido de <https://www.ecuavisa.com/la-noticia-a-fondo/el-mapa-del-crimen-en-guayaquil-las-zonas-mas-peligrosas-y-las-bandas-que-las-controlan-FM4842878#:~:text=Ocho%20bandas%20criminales%20se%20disputan%20territorios%20entre%20Guayaquil,qu%C3%A9%20distritos%20opera>
- ElColombiano. (6 de 10 de 2023). *Crisis en Buenaventura: ¿cuáles son las bandas criminales que atemorizan a los habitantes del puerto?* Obtenido de <https://www.elcolombiano.com/colombia/bandas-criminales-que-delinquen-en-buenaventura-espartanos-shottas-jalisco-GC21893005>
- Forum, S. (3 de 2014). *Seguridad en Puertos*. Obtenido de https://www.researchgate.net/profile/Alicia-Garcia-Falgueras/publication/262990042_El_ruido_en_el_ambiente_laboral_medicion_efectos_y_preencion/links/0a85e539831dccbe2c000000/El-ruido-en-el-ambiente-laboral-medicion-efectos-y-preencion.pdf
- Torres Niño, L. G. (2014). *Importancia de identificar mercancías peligrosas en puertos marítimos*. Obtenido de <http://hdl.handle.net/10654/10889>
- UNODC. (6 de 2023). *Special Points of Interest*. Obtenido de https://www.unodc.org/unodc/en/data-and-analysis/wdr-2023_Special_Points.html



ARMADA DE COLOMBIA

Centro Internacional de Investigación y Análisis Contra Narcotráfico Marítimo

Diagonal 20. Transversal 52
Escuela Naval de Cadetes "Almirante Padilla"
Barrio "El bosque". Isla "Manzanillo"
Cartagena de Indias D.T. y C. (Colombia)
Móvil (+57) 310 7954642
direccion@cimcon.mil.co

Protegemos el azul de la bandera

Colombia - Brasil - Ecuador - Guatemala - Honduras - México - Perú - Rep. Dominicana