



# CENTRO INTERNACIONAL MARÍTIMO DE ANÁLISIS CONTRA EL NARCOTRÁFICO



## CASO SEMANAL DE NARCOTRÁFICO

CSN 04

Semana 04 de 2020



# INFOGRAFÍA CASO RELEVANTE CONTRA EL NARCOTRÁFICO



Elaboración: CIMCON





## Caso Semanal de Narcotráfico CSN – 04 / 2020

En menos de una semana, se llevaron a cabo dos operaciones de interdicción marítima en países del continente europeo, que dejaron como resultado la incautación de 3.180 Kg de CHC, ambos, bajo la modalidad de “Embarcaciones de Recreo”, detallados así;

1. A raíz del intercambio de información entre agencias e instituciones internacionales como la DEA<sup>1</sup>, Policía de Albania y España, que indicaba el arribo de una embarcación tipo velero al puerto de Astakos, procedente del Caribe, el 25 de enero la Policía de Atenas, así como Autoridades Portuarias de Grecia, llevaron a cabo el allanamiento de varios apartamentos (INFOBAE, 2020), logrando la incautación de 1.180 Kg de CHC<sup>2</sup> valorados en 55 millones de USD, 01 fusil AK-47, 02 pistolas, municiones y ocho personas detenidas de nacionalidad no confirmada (TA NEA, 2020).
2. En esa misma línea, el 27 de enero, en aguas del Atlántico de Portugal, en una operación internacional antinarcóticos llevada a cabo por la Armada, Fuerza aérea y Policía de Portugal, se incautaron 2.000 Kg de CHC valorados en 77 millones de USD y se detuvieron a dos personas, de nacionalidad ajena al lugar. En este operativo, también destacó la cooperación e intercambio de información de agencias de policía de Brasil, Estados Unidos, Gran Bretaña, Francia y España, coordinado por el MAOC-N<sup>3</sup> (AP NEWS, 2020).

Con respecto al uso de embarcaciones de recreo, en la base de datos global del CIMCON se registraron 15 eventos bajo esta modalidad durante el año 2019, que equivalen tan solo al 2% en relación con las otras modalidades identificadas, los cuales representaron un total de 5.913 Kg de CHC incautados, 960 Kg de THC<sup>4</sup> y 899 Kg de Metanfetaminas. A pesar de ser cifras relativamente bajas, amerita mencionar que el 54% de estos eventos se presentaron en América, el 33% en Europa y el 13% en la región de Asia (BSN 051, 2019).

Así las cosas, para el caso específico de América, los eventos se registraron en la misma proporción tanto en aguas del Pacífico como del Caribe, con la única diferencia, que todos los eventos del Pacífico fueron en embarcaciones tipo yate y en el Caribe, tipo Velero, lo que hace suponer que la propulsión mixta de estos últimos, ofrecerían a las OCT<sup>5</sup> mayores oportunidades de autonomía en la ruta por el Atlántico hacia Europa, cuestión no necesariamente proporcional en el Pacífico, donde las embarcaciones de recreo, a pesar de contar con características favorables para disimular actividades ilícitas, dadas las facilidades de velocidad, actividad permanente y afluencia de turistas a lo largo del año, entre otras, se ven restringidas sus distancias de recorrido por sus capacidades de combustibles.

No obstante, lo cierto es que las incautaciones en esta región no alcanzaron la media tonelada de CHC y las personas detenidas fueron el 45% de nacionalidad colombiana, 11% española, 11% venezolana, 11% mexicana y 22% con nacionalidad sin confirmar.

Panorama un poco diferente, el que se aprecia en la Región de Europa, donde con menos eventos que en América, se incautaron 4.4 toneladas de CHC en la misma modalidad, pero únicamente en embarcaciones a vela, de los cuales, el 60% de estos se desarrollaron en España, 20% en Inglaterra y 20% en Portugal; y con relación a los capturados, 16% de ellos eran nacionales de España, 16% Holanda, 11% Letonia, 5% Rusia, 5% Armenia, 5% Polonia, 5% México y 37% sin confirmar.

Por último, la Región de Asia registró 50% de eventos en Malasia y 50% en Taiwán, todos ellos, mediante la técnica de Embarcación tipo Yate y con incautaciones de tan solo 37 Kg de CHC y 899 Kg de Metanfetamina, cantidades quizás imperceptibles en el entorno global, pero no necesariamente despreciables del todo. En este caso, todas las personas detenidas fueron de nacionalidad Malaya.

De otro enfoque, la periodicidad de ocurrencia de los eventos en embarcaciones de recreo, indican que el 13% de los eventos sucedieron en el primer trimestre del año, concentrados todos en América; el 53% en el segundo trimestre distribuidos en América, Asia y Europa; el 13% en el tercer trimestre, todos en Europa; y finalmente el 21% en el último trimestre en Europa y América.

<sup>1</sup> Drugs Enforcement Administration (por sus siglas en inglés)

<sup>2</sup> Clorhidrato de Cocaína

<sup>3</sup> Maritime Analysis and Operation Center – Narcotics (por sus siglas en inglés)

<sup>4</sup> Tetrahidrocanabinol (marihuana)

<sup>5</sup> Organizaciones Criminales Transnacionales



También, es importante considerar el factor meteorológico en el empleo de esta modalidad por parte de las OCT, puesto que, de manera general los países productores de CHC se encuentran geográficamente en las regiones cercanas al Ecuador, con climas tropicales e isotérmicos, que marcan dos “estaciones” en el año; el verano en los meses de diciembre a abril, cuando los vientos Alisios son un fenómeno dominante, donde los expertos en la navegación a vela recomiendan realizarla, y el invierno o época lluviosa de mayo a noviembre, por lo general, con temperaturas poco variables y calurosas, mermando pero no del todo, la condición favorable a los Alisios (CLARKE, 2011).

En este orden de ideas, la concentración de eventos de narcotráfico marítimo de más del 54% en el segundo trimestre del año, no es casualidad, por cuanto para el caso de los veleros, la temporada más propicia para cruzar el Atlántico hacia el Oeste, va de noviembre a enero para aprovechar los vientos Alisios y por obvias razones no hay movimiento de estupefacientes. Sin embargo, el periodo de retorno de estos barcos hacia el Este, que va de abril a mayo antes de la temporada de huracanes, sí coincide con esta concentración de incautaciones, incluso, extendida hasta finales de agosto debido a que conecta con el periodo de verano en el mediterráneo.

Por otro lado, cabe mencionar que décadas atrás estas embarcaciones de recreo eran cargadas en puertos del Pacífico y para ello, se veían obligadas a cruzar el canal de Panamá o a transitar por el estrecho de Magallanes, cuestión que incrementaba los riesgos y los tiempos para las OCT. Teniendo en cuenta esto, las OCT implementaron rutas fluviales y terrestres para enviar cargamentos hacia el Caribe y al Atlántico, razón por la cual, el flujo por el Pacífico se vio sustancialmente reducido (Angel, 2014).

Todo lo anterior, permite inferir que:

- Las embarcaciones de recreo, a pesar de representar una parte reducida en los eventos e incautaciones dentro de la dinámica evidenciada del narcotráfico marítimo, no es de menospreciar, debido a que es un medio que siempre será una opción para las OCT, especialmente aquellas que se encuentran en la fase de incursión al mercado, las cuales envían cantidades relativamente pequeñas.
- Las embarcaciones a vela, constituyen un medio eficaz para el tráfico de estupefacientes por vía marítima, ya que poseen entre otros, flexibilidad para cambiar puertos de recalada bajo argumentos turísticos, condiciones climáticas desfavorables o averías fingidas. De igual manera, brinda autonomía para desplazarse a grandes distancias, pudiendo bajo este contexto, recuperar cargas en altamar y trasladarlas por diferentes métodos hacia otro lugar, e incluso plantar cargas balizadas etc.
- Las incautaciones registradas en Europa, evidencian la cooperación internacional existente entre agencias, instituciones y autoridades internacionales. Esto, garantiza el acceso eficaz a las OCT, a través del perfilamiento de embarcaciones, personas, rutas, flujos de capitales que incluso puedan llegar a financiar otras actividades conexas como la compra de armas y explosivos, entre otras más.
- Los recientes dos eventos, si bien, es muy prematuro para marcar una tendencia, si es importante visualizar que ya suman el 54% del total incautado durante el año pasado en esta modalidad.

Es recomendable, continuar fortaleciendo los canales de comunicación oficial para intercambio de información con las autoridades de países europeos, a fin de afectar más contundentemente el fenómeno del narcotráfico marítimo que se presenta bajo la modalidad de embarcaciones de recreo.

### Referencias

- Angel, A. (14 de 7 de 2014). DOSSIER POLITICO. Obtenido de <https://dossierpolitico.com/vernoticiasanteriores.php?artid=145814&relacion=&tipo=Noticias&categoria=1>
- AP NEWS. (27 de 1 de 2020). Obtenido de <https://apnews.com/bd0feb3689f4030aa58b2264d63c3d6>
- ASN 003 (2019). ANALISIS SEMANAL DEL NARCOTRÁFICO del 19 al 25 enero. CIMCON.
- BSN 051 (2019). BOLETIN SEMANAL DEL NARCOTRÁFICO del 23 al 31 diciembre. CIMCON.
- CLARKE, J. (2011). ATLANTIC PILOT ATLAS. Londres: Adlard Coles Nautical.
- INFOBAE. (26 de 1 de 2020). Obtenido de <https://www.infobae.com/america/agencias/2020/01/26/policia-griega-decomisa-cerca-de-12-toneladas-de-cocaina/>
- TA NEA. (25 de 1 de 2020). TA NEA Noticias en Línea. Obtenido de <https://www.tanea.gr/2020/01/25/greece/epaneilimmenos-eixan-syllifthei-oi-emplekomenoi-sti-metafora-tou-enos-tonou-kokainis/>



# ARMADA DE COLOMBIA

## CENTRO INTERNACIONAL MARÍTIMO DE ANÁLISIS CONTRA EL NARCOTRÁFICO

Diagonal 20. Transversal 52  
Escuela Naval de Cadetes "Almirante Padilla"  
Barrio "El bosque". Isla "Manzanillo"  
Cartagena de Indias D.T. y C.  
Bolívar (Colombia)  
Móvil (+57) 310 7954642  
E-mail: [direccion@cimcon.mil.co](mailto:direccion@cimcon.mil.co)  
<http://cimcon.armada.mil.co>