



# CENTRO INTERNACIONAL DE INVESTIGACIÓN Y ANÁLISIS DE NARCOTRÁFICO MARÍTIMO



## CIMCON

## ESTUDIO DE CASO DE NARCOTRÁFICO

ECN 08

Protegemos el azul de la bandera





El 18 de febrero del 2020, el Servicio Aeronaval de Panamá (SENAN), durante tareas de patrullaje y control de tráfico marítimo, logró la interdicción de un “Artefacto Naval Ilegal” (ANI) bajo la técnica de “semisumergible”, con 4 colombianos a bordo y 5.690 kg de clorhidrato de cocaína (CHC), al Norte de la provincia de Bocas del Toro en el caribe panameño. Dicha acción, contó con el apoyo de capacidades de inteligencia de la Armada Nacional de Colombia y de la Fuerza Naval de Honduras. (CMCON, Análisis Semanal de Narcotráfico, 2020).

De acuerdo a registro histórico, esta es la primera vez que se realiza una interdicción de este tipo en el sector caribe de ese país, teniendo en consideración que tradicionalmente la modalidad de “ANIs”, es utilizada por las Organizaciones Criminales Transnacionales (OCT) para llevar cargas ilícitas desde la costa pacífico colombiana con destinos en Centroamérica y México. En 2019 las estadísticas del CMCON registran 37 eventos de “ANIs” con una incautación de 45.130 kg de CHC y 2.120 kg de THC, de los cuales 7 eventos corresponden a la técnica de “semisumergible” logrando una incautación de 16.345 kg de CHC (todos en el pacífico). (Así fue la captura de narcosubmarino que España considera “histórica”. El Colombiano., 2019).

Sin embargo, a inicios de la década, existe evidencia de la presencia de “semisumergibles” en aguas caribeñas sobre espacios soberanos colombianos, con muy poca efectividad por parte de las autoridades para lograr las interdicciones. (Bermudez, 2011).

Por lo anterior, este evento podría indicar que las OCT se encuentran en una fase de replanteo y exploración en el uso de esta modalidad por el caribe, y esto se vincula a una de las tendencias que el CMCON ha venido estudiando en el último semestre de 2019, en donde se plantea la existencia de un corredor de movilidad del narcotráfico marítimo en el caribe, caracterizado principalmente por la flexibilidad en la capacidad multimodal que las estructuras delincuenciales han adoptado para transportar las cargas ilícitas. (CMCON, Caso Semanal de Narcotráfico, 2019)

Como soporte a la tendencia indicada, en lo corrido del año, en el caribe se han incautado 9.035 kg de CHC (sin contar el evento en mención), en el mismo periodo, pero de 2019 se habían incautado 7.540 kg, lo que denota no solo la vigencia del corredor sino también la frecuencia con que es utilizado. (CMCON, Estadística Narcotráfico Marítimo, 2020).

En ese orden de ideas, la detección e interdicción de este “ANI” en aguas del caribe panameño sugiere que las OCT han encontrado en este corredor condiciones para modificar su comportamiento y utilizar estos “artefactos” de forma similar que en el pacífico” por lo que, a partir de esta premisa, se hace necesario identificarlas. Estas condiciones podrían obedecer a interrogantes como el origen, la ruta, el destino y las estructuras que participan en la dinámica.

En lo concerniente al origen, indicios recientes sugieren que estos “artefactos” están siendo construidos en territorio colombiano y venezolano, como evidencia de esto el 4 de octubre del año anterior, autoridades venezolanas encontraron en el sector de Corojo, Estado de Zulia, un “ANI” en etapa de construcción y sin carga ilícita. Por otro lado, el hallazgo del “semisumergible” frente a la costa de Galicia, España, el 25 de noviembre de 2019 y que por comunicado de prensa expresaron que había salido de Colombia. (Así fue la captura de narcosubmarino que España considera “histórica”. El Colombiano., 2019).



Aunado a lo anterior, especialistas de la región expresan que, en el último semestre de 2019, las alertas de movimientos ilícitos en el caribe fueron más frecuentes, y como consecuencia, se detectaron dos eventos de “ANIs” el 27 de septiembre y el 17 de noviembre con un patrón similar, saliendo de la Guajira, Colombia con destino al sector de Brus Laguna, Honduras. (Anónimo, 2020).

En el evento del 18 de febrero, de acuerdo a información, el punto de destino del “artefacto” era el sector de Tabacunta, departamento de Gracias a Dios, Honduras y se presume salió de aguas en el Golfo de Urabá, Colombia, sin embargo, esto deja abierta la posibilidad que podría tener su origen en la Guajira, si se toman en cuenta los antecedentes. (Anónimo, 2020).

En lo concerniente a la ruta, es claro que el objetivo principal es lograr que estas cargas ilícitas lleguen lo más al norte posible, cruzando espacios marítimos, terrestres e inclusive aéreos, por lo tanto, es lógico que la ruta se adapte al factor riesgo, y por otro lado, tal y como se planteó en el CSN 05-2020, las OCT buscan utilizar las zonas costeras centroamericanas como líneas y centros de acopio y que apoyándose en medios terrestres y aéreos llevan las cargas a través de los territorios, esto podría explicar el porqué de la interdicción del “ANI” en un área muy cercana a la costa de la Provincia de Bocas de Toro, Panamá, y muy cercano a la frontera con Costa Rica. (CMCON, Estudio de Caso Narcotráfico, 2020).

Por otra parte, es de resaltar que en todos estos hechos se hace referencia al sector fronterizo entre Colombia y Venezuela en la Guajira, y teniendo en cuenta la dinámica de trazas aéreas que salen desde el Estado de Zulia, Falcón y alrededores, así como de las evidencias de contaminación con cargas ilícitas de embarcaciones en aguas colindantes al sector, podría ser que las OCT hayan encontrado un sitio idóneo como plataforma de lanzamiento de estupefacientes bajo la modalidad de “ANIs”. (CMCON, Estadística Narcotráfico Marítimo, 2019).

En el caso del éxito operacional, es importante añadir que las autoridades han identificado el corredor de movilidad en el caribe y con esto han logrado incrementar las incautaciones en áreas en las que anteriormente eran reducidos los resultados de incautaciones, prueba de ello es la estadística del año en curso, que denota el incremento no solo de la actividad de las OCT, sino también la efectividad de las operaciones. En consecuencia, esto se debe al fortalecimiento en la integración regional y al intercambio de información entre cooperantes. Estos nuevos razonamientos, brindan una óptica más amplia a la dinámica del narcotráfico marítimo en el caribe.

Por todo lo anterior, y a manera de conclusión con base en las evidencias expuestas, se puede inferir que las OCT han determinado seguir un patrón de comportamiento en el caribe similar al establecido en el pacífico, en donde perfilan puntos de salida y de llegada, y que el factor de éxito de sus movimientos dependerá del grado de alistamiento que las autoridades tengan para operacionalizar las alertas; ante esa situación, el éxito de los países que enfrentan el flagelo, estará ligado a la cantidad de medios de detección y seguimiento que empleen en los esfuerzos de búsqueda.



Referencias Bibliográficas:

- Anónimo, A. (26 de Febrero de 2020). Dinámica del narcotráfico marítimo en el caribe. (F. Moreno, Entrevistador)
- Así fue la captura de narcosubmarino que España considera “histórica”*. *El Colombiano*. (27 de Noviembre de 2019). Obtenido de <https://www.elcolombiano.com/internacional/europa/captura-de-narcosubmarino-con-cocaina-es-considerada-operacion-historica-en-espana-NH12040827>
- Bermudez, E. M. (09 de Abril de 2011). Semisumergibles, eslabon clave para el narcotráfico. *El Heraldo*.
- CMCON. (Diciembre de 2019). Caso Semanal de Narcotráfico. *Dinámica del narcotráfico marítimo: Corredor del caribe*. Cartagena de Indias, Bolívar, Colombia.
- CMCON. (2019). Estadística Narcotráfico Marítimo.
- CMCON. (25 de Febrero de 2020). Análisis Semanal de Narcotráfico. Cartagena de Indias, Bolívar, Colombia.
- CMCON. (2020). Estadística Narcotráfico Marítimo. Cartagena de Indias, Bolívar, Colombia.
- CMCON. (Febrero de 2020). Estudio de Caso Narcotráfico. *Embarcaciones de pesca artesanal para tráfico de CHC*. Cartagena de Indias, Bolívar, Colombia.





**ARMADA  
DE COLOMBIA**