



CENTRO INTERNACIONAL DE INVESTIGACIÓN Y ANÁLISIS CONTRA EL NARCOTRÁFICO MARÍTIMO



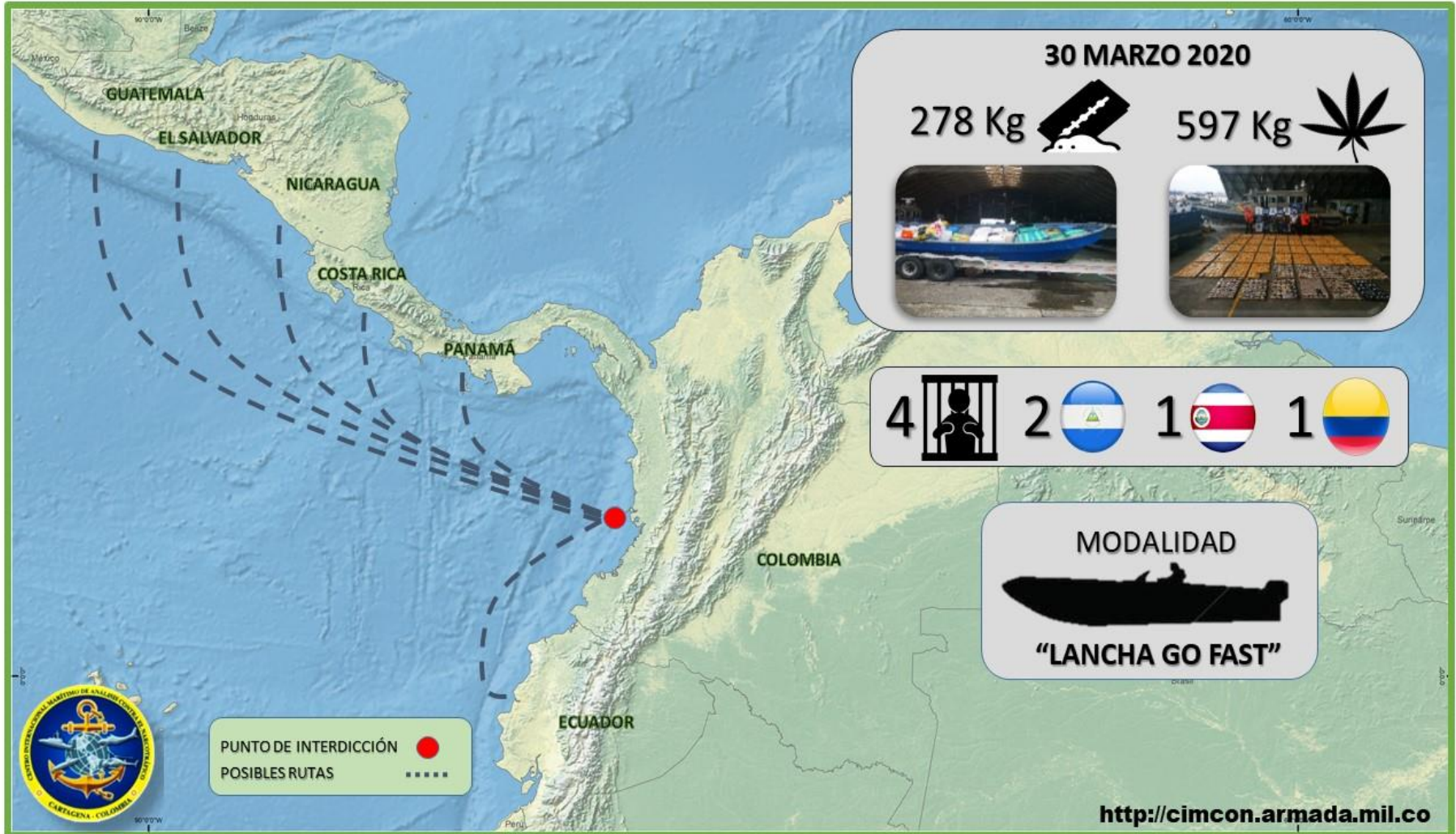
CIMCON

ESTUDIO DE CASO DE NARCOTRÁFICO ECN 15

Protegemos el azul de la bandera



“Lanchas Go Fast”: Capacidad Persistente del Narcotráfico Marítimo.



Fuente: Elaboración CIMCON

Estudio de Caso ECN – 15 / 2020

El 30 de marzo, la Armada de Colombia (ARC), mediante desarrollo de una operación de interdicción marítima, permitió la rápida detección de una embarcación tipo langostera, con dos motores marca Yamaha 200 HP, cuando se desplazaba a alta velocidad sobre el área conocida como Bocas de Cajambre, a 31 Mn (Millas náuticas) al sur de Buenaventura, Valle del Cauca (Colombia), unidades de la ARC realizaron el llamado a los tripulantes de la embarcación, quienes al percatarse de su presencia hicieron caso omiso, emprendiendo la huida, dando inicio a una operación de interdicción marítima.

En consecuencia, tras ser detenida esta embarcación, se incautaron 597 kg de marihuana (THC) y 278 kg de clorhidrato de cocaína (CHC), los cuales se encontraban distribuidos en 34 costales, asimismo, se incautaron 13 bidones con capacidad de 60 galones c/u, 300 galones de combustible, equipos de comunicación y posicionamiento. En esta operación se presentaron 4 personas capturadas, dos de nacionalidad nicaragüense, un colombiano y un costarricense (Armada de Colombia, 2 de abril 2020).

Según las estadísticas, en el año 2019, la modalidad de “Lancha tipo Go Fast” fue la segunda más detectada por la Armada de Colombia con 35 eventos presentados, representando una incautación de 27.621 kg de CHC y 6.203 kg de THC. En cuanto a las personas capturadas bajo esta modalidad, el 64% fueron de nacionalidad colombiana, seguido del 13% correspondientes a ecuatorianos y el 11% nicaragüenses (CMCON 2019).

Adicionalmente, lo que va corrido del presente año, la ARC, ha logrado la detección de 13 eventos bajo la modalidad de “lancha tipo Go Fast”, donde se destaca, que el 85% fueron en el océano Pacífico y solamente el 15% en el océano Atlántico, en los cuales, se ha logrado incautar 7.357 kg de CHC y 2.899 kg de THC. Asimismo, se han presentado a la fecha 33 personas capturadas, el 61% fueron de nacionalidad colombiana, el 30% corresponden a panameños, seguido del 23% nicaragüenses, siendo estas las nacionalidades con mayor número de personas capturadas bajo esta modalidad (CMCON 2020).

Lo anterior, permite evidenciar que en relación con el número de eventos bajo la modalidad de “Lancha tipo Go Fast” se ha presentado un aumento, ya que el año pasado, a la fecha se evidenciaron 6 eventos con 4.016 kg de CHC incautados, mientras que este año se han registrado 13 eventos con 7.357 kg de CHC, lo que representa un aumento del 56% en incautaciones bajo esta modalidad. El evento y las estadísticas mencionadas, demuestran el comportamiento del fenómeno del narcotráfico por vía marítima, bajo la modalidad de “lancha tipo Go Fast” desde el litoral colombiano hacia diferentes países de Centroamérica o Suramérica, tendencia que se ha venido presentando desde años atrás.

Por otro lado, con respecto a las características de estas embarcaciones, se ha evidenciado que en esta zona del país, son utilizadas para realizar faenas de pesca tipo “artesanal”, aprovechando su fachada para pasar desapercibidas con carga ilícita y cometer su accionar delictivo, logrando evadir los controles antinarcóticos en el mar, como también el control por medio del Sistema Integrado de Control Tráfico y Vigilancia Marítima (SICTVM), pasando a mínima velocidad

Estudio de Caso ECN – 15 / 2020

gobernable, con el fin de no ser detectados por los radares, y demás sensores utilizados por este sistema, para posteriormente aumentar la velocidad fuera de costa.

Por otra parte, esta embarcación tenía 2 motores Yamaha 200 HP c/u, se estima que llevaban a bordo 300 gal de combustible, teniendo en cuenta el peso del estupefaciente y los 4 tripulantes, su consumo promedio era de 60 gal/h, (Yamaha, 2020) con máquinas full avante y una velocidad promedio de 25 a 30 nudos máximo, por lo tanto, le otorgaría una autonomía máxima aproximada de 150 Mn. Si bien no se sabe cuál era su puerto de destino, probablemente rumbo Norte a países de Centroamérica, o rumbo Sur con destino a Ecuador, se plantean los siguientes escenarios:

1. Distancias marítimas desde Buenaventura (Colombia) hacia Panamá (253 Mn), Costa Rica (572 Mn), Nicaragua (809 Mn), El Salvador (917 Mn), Guatemala (1.108 Mn) y Ecuador (242 Mn).
2. Teniendo en cuenta la autonomía de la embarcación, podría hacer un recorrido máximo de 150 millas al Norte, entregar el estupefaciente a una motonave “alto bordo” o a una “embarcación de pesca” tipo “industrial”, recibir reaprovisionamiento de combustible y regresar a su puerto de origen Buenaventura (Colombia).
3. Realizar un recorrido máximo de 150 Mn al Norte, recibir un reaprovisionamiento máximo de combustible que sería de 780 gal y tendría una autonomía de 390 Mn más de navegación, que le alcanzaría solamente para llegar hasta Panamá.
4. Posteriormente necesitaría dos reaprovisionamientos más de combustible, si su destino fuese Costa Rica, tres más hasta Nicaragua y cuatro más hasta El Salvador.
5. Si el destino de la embarcación era Ecuador, su autonomía le permitiría llegar sin reaprovisionamiento de combustible a bajas velocidades, (siempre y cuando su puerto de destino fuese en el norte de Ecuador), de lo contrario recorrería una distancia máxima de 150 Mn y se repetiría la alternativa del punto No. 2, por otra parte, también podía realizar un solo reaprovisionamiento máximo de combustible que le permitiría tener una autonomía de navegación hasta el centro o incluso hasta el Sur de Ecuador.

Si bien, este tipo de embarcaciones teóricamente podrían efectuar la tercera o cuarta alternativa y a las OCT no les afecta la condición final de las mismas por ser un viaje de “no retorno”, la carga ilícita se vería expuesta a condiciones meteomarinadas adversas, para los cuales no están diseñadas estas embarcaciones, lo cual incrementaría el nivel de riesgo de pérdida del estupefaciente.

Las alternativas restantes teóricamente serían menos riesgosas para las OCT, utilizar embarcaciones con mayor capacidad y autonomía para realizar trayectos largos en el mar, sin correr mayor riesgo de pérdida con la carga ilícita, a pesar de la dificultad que representa realizar el transbordo de todo el estupefaciente en altamar, cuestión que demanda mayor precaución y tiempo. Además, teniendo en cuenta la nacionalidad de los capturados, se puede discernir que su destino era hacia Centroamérica y no arriesgarían el estupefaciente con rumbo Sur destino a Ecuador, pasando por los controles tanto marítimos como tecnológicos de Tumaco, Nariño (Colombia).

Estudio de Caso ECN – 15 / 2020

En conclusión, las OCT continúan empleando la modalidad de “Lancha tipo Go Fast” para el transporte de drogas ilícitas por vía marítima, no obstante, Colombia emplea un esfuerzo en contra del flagelo del narcotráfico marítimo a lo largo del litoral colombiano, tanto en el océano Pacífico como en el océano Atlántico, sin embargo, es un área marítima bastante extensa que, por sus condiciones geográficas, no se puede cubrir al 100%. Así mismo, resulta determinante que los gobiernos y autoridades de los países afectados, continúen con las estrategias colaborativas, empleando acuerdo sus capacidades unidades en el área y medios tecnológicos en las costas, como también el intercambio de información de inteligencia con el fin de mitigar el narcotráfico marítimo bajo la modalidad de “Lancha Go Fast”.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Armada de Colombia. (2020). Armada de Colombia intercepta embarcación con cerca de una tonelada www.armada.mil.co/es/content/armada-colombia-intercepta-embarcacion-con-cerca-una-tonelada-narcoticos-en-buenaventura

Yamaha. (2020) Consumo Combustible Motores Fuera de Borda www.boat-fuel-economy.com/consumo-fuera-de-borda-yamaha

Centro Internacional de Investigación y Análisis Contra el narcotráfico Marítimo. (2020). *Metanálisis Semanal de Narcotráfico Marítimo 012*. Cartagena de indias, Colombia: CMCON

Centro Internacional de Investigación y Análisis Contra el narcotráfico Marítimo. (2019). *Análisis Sobre el Narcotráfico Marítimo*. Cartagena de indias, Colombia: CMCON

Centro Internacional de Investigación y Análisis Contra el narcotráfico Marítimo. (2019). *Base de datos Narcotráfico Marítimo*. Cartagena de indias, Colombia: CMCON

Centro Internacional de Investigación y Análisis Contra el narcotráfico Marítimo. (2020). *Base de datos Narcotráfico Marítimo*. Cartagena de indias, Colombia: CMCON



ARMADA DE COLOMBIA

**CENTRO INTERNACIONAL DE INVESTIGACIÓN Y ANÁLISIS CONTRA EL CONTRA EL
NARCOTRÁFICO MARÍTIMO**

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