

# Centro Internacional de Investigación y Análisis Contra Narcotráfico Marítimo

## CMCON



## ESTUDIO DE CASO DE NARCOTRÁFICO

ECN 039-2020



ARMADA  
DE COLOMBIA

ANÁLISIS, INNOVACIÓN, INTEGRACIÓN REGIONAL  
[cimcon.armada.mil.co](http://cimcon.armada.mil.co)

Protegemos el azul de la bandera

Colombia - Guatemala - México - Honduras - Perú



### Veleros en las Rutas del Narcotráfico a Gran Escala



El 09 de Septiembre de 2020, autoridades de la Guardia Civil de España, en coordinación con el Grupo Central Anti-drogas de la Unidad Central Operativa “UCO” y autoridades francesas (DNRED), británicas (NCA), americanas (DEA) y holandesas, así como la agencia (EUROPOL), incautaron 1.078 kg de CHC ocultos a bordo de un velero de bandera croata a 88 MN al oeste de la isla de La Palma (España), dicha cantidad se encontraba distribuida en 980 paquetes dentro de maletas de lona. Durante el procedimiento, fueron capturados tres tripulantes de la embarcación de nacionalidad croata, según informa la Dirección General de la Guardia Civil.

Una de las drogas más consumidas en el mundo, y por ello una de las más rentables, es la cocaína. Su consumo se centra especialmente en economías desarrolladas al ser un mercado mucho más atractivo. Tal es así, que en muchos países más de un 1,5% o 2% de los adultos reconocen haberla consumido en el año 2019. Precisamente, por ser una sustancia de enorme valor económico, se ha generado a su alrededor toda una red a escala global para su producción, distribución tráfico y venta (Orden Mundial, 2019).

La rentabilidad en el transporte del CHC desde América del sur hacia países europeos, se traduce en una rentabilidad del 2.375% en Europa Occidental y de un 3.967% en Europa Oriental, donde se hace la comparación de la inversión que se realiza en países productores como Colombia, donde se estima que un kilogramo de CHC se vende en 2.400 USD (CMCON, 2020). Teniendo en cuenta lo anterior, se puede decir que es uno de los negocios de mayor rentabilidad a nivel global y que insita a organizaciones alrededor del mundo a crear alianzas que permitan llevar a cabo su accionar delictivo.

Por otra parte, en los últimos años se ha hablado y escrito acerca del contrabando de armas de Europa hacia Oriente Medio y África. Esto no sería posible sin la existencia de alianzas internacionales entre el crimen organizado y

grupos terroristas. Cártels en Sudamérica utilizaron submarinos soviéticos vendidos por delincuentes caucásicos y rusos. *Al-Qaeda* vela por el flujo de cocaína desde Brasil y Colombia a África Occidental. Los grupos balcánicos ayudan a los terroristas a moverse hacia Europa Occidental. El Estado Islámico utiliza delincuentes belgas para entregar dinero y armas a sus simpatizantes. (<https://eeradicalization.com//es/alianzas-entre-organizaciones>).

Teniendo en cuenta la modalidad empleada en este caso, es pertinente tener como referencia el estudio de caso ECN N° 04 CMCON 2020, en el cual se establece que “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)”.

Un informe publicado por la Oficina Europea de Policía (EUROPOL) a principios de 2013 señaló que ha habido un crecimiento en el tráfico de cocaína a través de los Balcanes y el Mar Negro en Europa del Este. El porcentaje de la cocaína incautada en esta región sigue siendo pequeño en comparación con otras rutas, pero aumentó de 0,1 por ciento en 2001 a 1,8 por ciento en 2011, y las autoridades dijeron que la tendencia debe ser vigilada de cerca. (InSight Crime 2013)

Ahondando en el caso en cuestión, la investigación enfocada en la incautación del estupefaciente inició el pasado mes de febrero, cuando el Grupo Central Antidrogas de la Unidad Central Operativa (UCO), recibió información sobre la embarcación MAJIC, de pabellón croata, relacionada presuntamente con el tráfico internacional de sustancias estupefacientes a gran escala.

Acuerdo a la trayectoria abordada por el velero, se puede evidenciar que no es una ruta usual para el tráfico de CHC desde sur América hasta África y Europa, puesto que según la base de datos del CMCON se observa que, durante el 2020, de los 101 eventos de incautación de CHC en Europa, el 80.3% corresponden a la modalidad de Contenedores provenientes en un 76% de Sur América, mientras que la modalidad de velero, se registran 04 eventos correspondientes al 3,9% de la totalidad de eventos del año.

La colaboración por parte de las autoridades policiales españolas, permitió confirmar que el velero había partido a finales de febrero desde Dubroknica (Croacia) con destino a Montenegro y posiblemente a costas españolas con posterioridad. De esta manera, la embarcación fue localizada a su llegada al Puerto de Almería desde donde se trasladó a la isla de Lanzarote. Tiempo después y con informaciones de autoridades francesas (DNRED), británicas (NCA), americanas (DEA) y holandesas así como la agencia Europol, la Guardia Civil corroboró que la embarcación investigada se encontraba en aguas de la Isla de Barbados y posteriormente de la Isla de Martinica, de donde a principios del mes de abril regresaron posteriormente al puerto de Arrecife en Lanzarote en los primeros días del mes de junio, volviéndose a reunir en esa misma isla a mediados del mes de agosto, donde volvieron a ser monitoreados por agentes de la UCO, a los pocos días de ese encuentro, el MAJIC zarpó con destino declarado Brasil, comprobándose desde el Centro de Coordinación y Vigilancia Marítima (CECORVIMAR) de la Guardia Civil, que tras salir de las Islas

Canarias, la embarcación no seguía un rumbo acorde con su destino declarado, tomando dirección sur paralelo a costas africanas hasta el Golfo de Guinea, siempre en aguas internacionales.

En este evento, donde se evidenció que la embarcación tomó rumbo hacia el golfo de Guinea (África), se puede inferir que existió un transbordo ilícito desde una embarcación de mayor calado la cual habría tomado la ruta desde un puerto en Sudamérica (probablemente Brasil), hacia Senegal (África), que se ubica en el punto más occidental del continente y donde se encuentra el mayor puerto marítimo de la región, ocupando el puesto número 141 en el mundo en cuanto al desempeño logístico marítimo, esto de acuerdo al Logistics Performance Index (LPI) publicado por el Banco Mundial en 2018 (World Bank, 2018).

Según el Diario de Mallorca, La Guardia Civil destaca la presencia en España de miembros de bandas criminales de países de Europa del Este, tales como Albania, Montenegro, Croacia y Bosnia, ubicados principalmente en las zonas estratégicas del país para llevar a cabo navegaciones transoceánicas, como son las Islas Canarias, Galicia y la zona sur de la península.

Esta conexión de redes criminales no se limita a los países anteriormente nombrados, sino que hace parte de una estructura aun mayor, es así que según (InSight Crime) en su artículo “Red de Narcotráfico, Vincula a Argentina a Serbia y Croacia”, establece que existe una conexión entre redes criminales arraigadas en Uruguay, donde en el 2009 se descubrió una organización que movía cocaína desde Colombia hacia Argentina y Uruguay antes de enviarla a los Balcanes, desde donde se movilizaba para ser vendida en Italia y Eslovenia.

Con base en lo anterior, puede resultar atractivo para las Organizaciones Criminales Transnacionales (OCT), el desplazamiento de las “embarcaciones de recreo tipo Velero”, desde América del Sur hacia África o desde las costas africanas hacia Europa, por las notables ventajas que ofrece este tipo de navío, ya que al tratarse de unidades netamente recreativas no resultaría un objetivo de interés para las autoridades.

Ciertamente se han conocido casos de embarcaciones tipo velero que han realizado este tipo de travesías transoceánicas, sin tener la presión por parte de las autoridades en cuanto al rumbo trazado hasta su puerto de arribo, ya que por su condición limitada de maniobrabilidad pueden cambiar dicha trayectoria con el objeto de mantener la seguridad de la tripulación por malas condiciones atmosféricas, a esto se le suma la carencia en algunos casos en la utilización de equipos de navegación que permitan el seguimiento de la misma por parte de las autoridades marítimas.

Es importante destacar el esfuerzo realizado por las autoridades y entes estatales en cuanto a la lucha contra el flagelo del narcotráfico; sin embargo, es importante continuar reduciendo las brechas existentes entre las normativas que rigen a este tipo de embarcaciones durante la navegación y la normas en contra del narcotráfico marítimo, ya que es evidente que estas embarcaciones pueden llegar a los distintos puertos sin estar obligados a registrar con anterioridad su llegada ante las autoridades marítimas, situación que puede ser ventajosa para las organizaciones criminales, quienes podrían optar por la utilización de veleros en las rutas del narcotráfico a gran escala.

## Referencias Bibliográficas

- CMCON (2020). Embarcaciones de Recreo: Fachadas del Narcotráfico N°04.
- CMCON (2020). África Occidental; plataforma de CHC hacia Europa. N° 06.
- CMCON (2020). OCT, oportunidades de espacios para la cristalización de CHC en Europa. N° 09.
- CMCON (2020). Dinámica de las OCT en Europa: Producción, Distribución y Consumo de Hachís. N° 23.
- CMCON (2020). Informe Anual de Narcotráfico. 2019
- CMCON (2020). Impacto del Covid-19 en el Narcotráfico Marítimo.
- CMCON (2020). Boletín Trimestral de Narcotráfico Marítimo 1er Trimestre 2020
- El Orden Mundial. (2019). El consumo de drogas en el mundo. Recuperado de <https://elordenmundial.com/mapas/consumodrogas-en-el-mundo/>.
- Ertransit. (s.f.). Obtenido de <https://www.transportecanariasbalears.com/los-10-puertos-de-carga-de-espana>.
- INEGI. <https://www.inegi.org.mx/>. 2020. <https://www.inegi.org.mx/> (último acceso: 10 de Junio de 2020).
- Inslgcrime. <https://es.insightcrime.org/noticias/noticias-del-dia/red-de-narcotrafico-vincula-argentina-a-serbia-y-croacia/>.
- European Eye on Radicalisation. (2019). Alianza entre organizaciones criminales y terroristas en Europa. <https://eeradicalization.com/es/alanzas-entre-organizaciones-criminales-y-terroristas-en-europa/>.
- Oficina de las Naciones Unidas Contra la Droga y el Delito. (2019). GLOBAL OVERVIEW OF DRUG DEMAND AND SUPPLY 2019. Informe Anual , Viena: UNO, 2020.



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

**Protegemos el azul de la bandera**