



**UNIVERSIDAD DEL SALVADOR  
BUENOS AIRES – ARGENTINA**



**COLEGIO INTERAMERICANO DE DEFENSA  
WASHINGTON D.C. EE.UU.**

**“EFICACIA DE LAS OPERACIONES DE INTERDICCIÓN MARÍTIMA FRENTE  
AL TRÁFICO DE COCAÍNA POR MAR DESDE COLOMBIA HACIA ESTADOS  
UNIDOS”**

**CAPITÁN DE NAVÍO JUAN MANUEL LESMES DUQUE**

**Tesis de Master para Optar al Título de  
MASTER EN DEFENSA Y SEGURIDAD HEMISFÉRICA**

**Tutor**

**Master ELIZABETH MORALES ARAGÓN**

**Washington, Estados Unidos de América, Mayo 10 de 2005**



**UNIVERSIDAD DEL SALVADOR  
BUENOS AIRES – ARGENTINA**



**COLEGIO INTERAMERICANO DE DEFENSA  
WASHINGTON D.C. EE.UU.**

**A DIOS** por haberme dado fortaleza necesaria para recorrer el largo y complicado camino hacia el éxito.

**A MI MADRE** por todo lo que soy y lo que seré...por ser la estrella que alumbró mi camino.

**A MIS COMPAÑEROS Y AMIGOS** de los que aprendí el valor de la solidaridad y el trabajo en equipo.

**A MI ESPOSA** por su incondicional apoyo y comprensión.



**UNIVERSIDAD DEL SALVADOR  
BUENOS AIRES – ARGENTINA**



**COLEGIO INTERAMERICANO DE DEFENSA  
WASHINGTON D.C. EE.UU.**

## **AGRADECIMIENTOS**

Gracias a Dios por ser el faro que iluminó mi camino y por darme la fe necesaria para no desfallecer en los momentos difíciles.

Al Tutor Dra. Elizabeth Morales Aragón, guía y apoyo durante la realización del presente trabajo.

A la Universidad del Salvador y al Colegio Interamericano de Defensa por permitirme la oportunidad de aprender.

A la Armada Nacional el apoyo y confianza depositada en mí.



**UNIVERSIDAD DEL SALVADOR  
BUENOS AIRES – ARGENTINA**



**COLEGIO INTERAMERICANO DE DEFENSA  
WASHINGTON D.C. EE.UU.**

## **ÍNDICE**

	<b>pág.</b>
<b>DEFINICIÓN DE TÉRMINOS</b>	9
<b>INTRODUCCIÓN</b>	11
<b>CAPÍTULO 1. ANATOMÍA DE LAS ORGANIZACIONES DEL NARCOTRÁFICO</b>	18
1.1 INSUMOS QUÍMICOS	19
1.2 CULTIVOS ILÍCITOS	20
1.3 LABORATORIOS Y CRISTALIZADEROS	22
1.4 COMERCIALIZACIÓN Y TRANSPORTE	24
1.5 LAVADO DE ACTIVOS	26
1.6 PARTICIPACIÓN DE LAS ORGANIZACIONES NARCOTERRORISTAS EN LOS PROCESOS DEL NARCOTRÁFICO	27
<b>CAPÍTULO 2. MODALIDADES DEL NARCOTRÁFICO MARÍTIMO</b>	30
2.1 NARCOTRÁFICO EN LOS PUERTOS MARÍTIMOS	30
2.2 NARCOTRÁFICO A BORDO DE BUQUES DE ALTOBORDO	32
2.3 NARCOTRÁFICO A BORDO DE BUQUES DE CABOTAJE	35
2.4 NARCOTRÁFICO A BORDO DE BUQUES DE PESCA	36
2.5 NARCOTRÁFICO A BORDO DE SEMISUMERGIBLES	38
2.6 NARCOTRÁFICO A BORDO DE LANCHAS RÁPIDAS O GO-FAST	41
<b>CAPÍTULO 3. ACTIVIDADES DE LAS ESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE LAS ORGANIZACIONES DEL NARCOTRÁFICO</b>	45

3.1	ÁREAS DE OPERACIÓN	45
3.2	CORREDORES MARÍTIMOS DE TRANSPORTE DE COCAÍNA	48
3.3	ZONAS DE ZARPE	50
3.3.1	Zonas de zarpe Costa Atlántica Colombiana	50
3.3.2	Zonas de zarpe Costa Pacífica Colombiana	55
3.4	RUTAS MARÍTIMAS DEL NARCOTRÁFICO	60
3.4.1	Rutas marítimas en el Mar Caribe	61
3.4.2	Rutas marítimas en el Océano Pacífico	67
3.5	ZONAS DE REAPROVISIONAMIENTO LOGÍSTICO O RETANQUEO	70
3.5.1	Zonas de reaprovisionamiento en el Mar Caribe	72
3.5.2	Zonas de reaprovisionamiento en el Océano Pacífico	73
3.6	TRIPULACIONES	74
3.7	FORMA DE OPERACIÓN (BINOMIO LANCHA RÁPIDA - PESQUERO)	78
3.8	FORMAS DE EMBALAJE O EMPAQUE DE COCAÍNA PARA SU TRANSPORTE VÍA MARÍTIMA	84
	<b>CAPÍTULO 4. INTERDICCIÓN MARÍTIMA</b>	<b>87</b>
4.1	FORMA DE OPERACIÓN COLOMBIANA	89
4.1.1	Operaciones de interdicción marítima cuando una lancha rápida zarpa desde un área costera	91
4.1.2	Operaciones de interdicción marítima cuando una lancha rápida zarpa desde un área fluvial	94
4.2	FORMA OPERACIÓN BINACIONAL CON LOS ESTADOS UNIDOS	96
4.3	ÚLTIMOS RESULTADOS OPERACIONALES	98
4.4	ANÁLISIS PROCEDIMIENTOS DE INTERDICCIÓN MARÍTIMA	107
	<b>CONCLUSIONES</b>	<b>111</b>
	<b>RECOMENDACIONES</b>	<b>112</b>
	<b>BIBLIOGRAFÍA</b>	<b>113</b>



**UNIVERSIDAD DEL SALVADOR  
BUENOS AIRES – ARGENTINA**



**COLEGIO INTERAMERICANO DE DEFENSA  
WASHINGTON D.C. EE.UU.**

### **LISTA DE CUADROS**

	<b>pág.</b>
Cuadro 1. Cocaína incautada en operaciones de interdicción marítima en el lapso del mes de enero del año 2001 al mes de marzo del 2004	99
Cuadro 2. Costos de cocaína incautada en operaciones de interdicción marítima en el lapso del mes de enero del año 2001 al mes de marzo del 2004	101
Cuadro 3. Cocaína incautada por la Fuerza Pública de Colombia contra volumen de cultivos asperjados del año 2001 al 2003	102
Cuadro 4. Volumen estimado de producción de cocaína en Colombia en los años 2002 y 2003	103
Cuadro 5. Valor de retorno a la inversión del Presupuesto Nacional en la incautación de cocaína por la Armada Nacional en los años 2002 y 2003	105
Cuadro 6. Valor de retorno de la ayuda de los Estados Unidos entregada a la Armada Nacional para la lucha contra el narcotráfico en los años 2002 y 2003	106
Cuadro 7. Cocaína incautada en operaciones de interdicción marítima en el lapso del mes de enero del año 1992 al mes de marzo del 2005	109



UNIVERSIDAD DEL SALVADOR  
BUENOS AIRES – ARGENTINA



COLEGIO INTERAMERICANO DE DEFENSA  
WASHINGTON D.C. EE.UU.

## LISTA DE GRÁFICAS

	<b>pág.</b>
Gráfico 1. Áreas de operación del narcotráfico vía marítima	46
Gráfico 2. Áreas marítimas jurisdiccionales de Colombia.	47
Gráfico 3. Corredores de narcotráfico marítimo primer semestre 2.003	48
Gráfico 4. Zonas de zarpe de la Costa Atlántica Colombiana.	50
Gráfico 5. Zonas de zarpe de la Costa Pacífica Colombiana.	55
Gráfico 6. Rutas marítimas del narcotráfico	60
Gráfico 7. Rutas en el Mar Caribe.	62
Gráfico 8. Rutas directas en el Mar Caribe	64
Gráfico 9. Rutas que requieren reaprovisionamiento en el Mar Caribe.	65
Gráfico 10. Rutas de relevo en el Mar Caribe	66
Gráfico 11. Rutas marítimas en el Océano Pacífico	68
Gráfico 12. Zonas de reaprovisionamiento en el Mar Caribe	72
Gráfico 13. Zonas de reaprovisionamiento en el Océano Pacífico	73
Gráfico 14. Semejanza del área marítima del Pacífico con los Estados Unidos	88
Gráfico 15. Operación de interdicción marítima cuando una lancha rápida zarpa desde un área costera.	92
Gráfico 16. Operación de interdicción marítima cuando una lancha rápida zarpa desde un área fluvial.	95
Gráfico 17. Operación de interdicción marítima binacional, acorde a lo dispuesto en el acuerdo para suprimir el tráfico ilícito por mar.	97
Gráfico 18. Incautaciones de cocaína efectuadas por la República de Colombia en el año 2003.	110



**UNIVERSIDAD DEL SALVADOR  
BUENOS AIRES – ARGENTINA**



**COLEGIO INTERAMERICANO DE DEFENSA  
WASHINGTON D.C. EE.UU.**

### **LISTA DE FOTOGRAFÍAS**

	<b>pág.</b>
Fotografía 1. Buque de alto bordo o de línea	32
Fotografía 2. Buque de cabotaje o costanero	35
Fotografía 2. Buque pesquero	37
Fotografía 4. Embarcación semisumergible	39
Fotografía 5. Embarcación tipo submarino incautado en Bogotá	40
Fotografía 6. Embarcación tipo lancha rápida o go-fast.	42
Fotografía 7. Tipos de lanchas rápidas o go-fast	44
Fotografía 8. Buque pesquero reaprovisionando una lancha rápida	71
Fotografía 9. Binomio pesquero - lancha rápida efectuando retanqueo	81
Fotografía 10. Kilo de cocaína empacado y con el logotipo de la organización.	85
Fotografía 11. Kilo de cocaína empacado y con código de barras	85
Fotografía 12. Cargamento de narcóticos empacado en costales o bolsas, que contienen cada uno treinta y cinco kilos de cocaína	86



**UNIVERSIDAD DEL SALVADOR  
BUENOS AIRES – ARGENTINA**



**COLEGIO INTERAMERICANO DE DEFENSA  
WASHINGTON D.C. EE.UU.**

## **DEFINICIÓN DE TÉRMINOS**

**COCAÍNA O CLORHIDRATO DE COCAÍNA:** Es el producto final en la extracción de los alcaloides de la hoja de coca, que se produce a partir de la pasta básica de cocaína, mediante una serie de reacciones químicas que incluyen cambios del PH, y procesos de precipitación, finalizando con la adición de ácido clorhídrico, con el propósito de formar la sal.

**CORREDOR MARÍTIMO:** Espacio marítimo por el cual se transporta una embarcación, cumpliendo una ruta específica.

**ESTUPEFACIENTE-NARCÓTICO:** Es una sustancia psicoactiva, también denominada alucinógeno o droga, que al ser ingerido, inhalado o inyectado por un ser humano, actúa sobre el sistema nervioso central de la persona, produciendo efectos neuro-psicofisiológicos y dependencia.

**INCAUTACIÓN:** Se entiende la prohibición temporal de transferir, convertir, enajenar o mover bienes, o la custodia o el control temporales de bienes por mandamiento expedido por una autoridad competente.

**LAVADO DE ACTIVOS:** Es el término para describir un número inagotable de técnicas, procedimientos o procesos, por medio de los cuales los fondos o ganancias obtenidas tanto por actividades delictivas de narcotráfico, o de fuentes legales, que tratan de eludir la imposición tributaria, se convierten en otros bienes que ocultan su verdadera procedencia, origen o propiedad, o cualquier otro factor que evidencie una irregularidad.

**LANCHA RÁPIDA O GO-FAST:** Es un tipo de embarcación menor construida generalmente en fibra de vidrio, que tiene como dimensiones 13 metros de largo, 3 metros de ancho, 80 centímetros de altura, propulsada por dos o tres motores fuera de borda de alto cilindraje, o en ocasiones por motores internos. Es una embarcación que por sus características pueden transportar un máximo de tres toneladas de carga y cinco pasajeros, que posee además la capacidad de desplazarse a altas velocidades, y que por su diseño son difíciles de detectar, tanto electrónicamente como visualmente.

**NARCOTRÁFICO:** Es la serie de actividades ilícitas relacionadas con el cultivo, la cosecha, la producción, el transporte, la distribución, el lavado de dinero, y el consumo de cualquier clase de sustancias psicotrópicas o narcóticos.

**OPERACIÓN DE INTERDICCIÓN MARÍTIMA:** Es el desarrollo de diferentes procedimientos, maniobras o movimientos tácticos marítimos, utilizados por embarcaciones del gobierno para efectuar la detección, el seguimiento, la detención, el abordaje, la inspección, y de encontrarse a bordo alguna clase de actividad ilícita, efectuar la incautación de la embarcación y la captura de los tripulantes.

**PASTA DE COCA O PASTA BÁSICA DE COCA (PBC):** Es el primer subproducto que se obtiene en la fase inicial de extracción de alcaloides de la hoja de coca, a partir de la utilización de combustibles y ácido sulfúrico, obteniéndose el sulfato de cocaína, con un alto porcentaje de residuos orgánicos, azúcares y demás sustancias presentes en la hoja de coca, al producto obtenido que es sulfato de cocaína, posteriormente se reagrega acetona o éter convirtiéndose en la pasta básica de coca, a la cual generalmente se le agrega un antioxidante para destruir los residuos orgánicos.

**TRÁFICO ILÍCITO DE ESTUPEFACIENTES:** Se entiende como la actividad ilícita de transportar estupefacientes a bordo de un vehículo, nave o aeronave.

## INTRODUCCIÓN

La Organización de las Naciones Unidas tipificó el delito transnacional del narcotráfico y legisló sobre la lucha contra este flagelo en la Convención Única de 1961 sobre Estupefacientes<sup>1</sup>; convención que, en su artículo 35 “Lucha contra el Narcotráfico”, determinó que las partes o países firmantes asegurarían en el plano nacional la coordinación de acciones preventivas y represivas contra el tráfico ilícito de estupefacientes, así como también alienta a las partes a la cooperación internacional para reprimir este ilícito. Asimismo, en el artículo 36 “Disposiciones Penales”, especificó que cada una de las partes firmantes se obliga para tomar las medidas necesarias para que el cultivo, la producción, fabricación, extracción, preparación, posesión, oferta en general, transporte, importación o exportación de estupefacientes no conformes a las disposiciones de esta Convención, sean tipificados como delitos, si se cometen intencionalmente y sean castigados en forma adecuada con prisión u otras penas de privación de la libertad.

Posteriormente el auge y crecimiento indiscriminado de las organizaciones del narcotráfico y su amenaza tanto a la salud, bienestar, a la seguridad de la humanidad y por lo tanto a la seguridad hemisférica<sup>2</sup>, conllevaron a la realización de la Convención de las Naciones Unidas contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas<sup>3</sup> de 1988, en la cual se complementó lo legislado en la Convención de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) de 1961, tipificando claramente el transporte ilícito de estupefacientes vía marítima,

---

<sup>1</sup> Convención realizada en el seno de las Naciones Unidas en Nueva Cork el 30 de marzo de 1961, debido a la preocupación de los países por la afección que produce el consumo de estupefacientes en la salud física y moral de la humanidad. N. del A.

<sup>2</sup> General James Hill, Jefe del Comando Sur de Estados Unidos, “Declaración Sobre las Amenazas a la Seguridad Hemisférica”, ante la Comisión de las Fuerzas Armadas de la Cámara de Representantes de Estados Unidos en Washington D.C. el día 24 de marzo del 2004.

<sup>3</sup> Convención de las Naciones Unidas Contra el Tráfico de Estupefacientes y Sustancias Psicotrópicas realizada en Viena el 20 de diciembre de 1988.

específicamente en el artículo 17 de la citada convención, donde se determina que las partes deberán cooperar en todo lo posible para eliminar el tráfico ilícito por mar de conformidad con el derecho internacional del mar, además de estructurar las bases jurídicas del concepto de Interdicción Marítima.

La República de Colombia firmante de las dos convenciones relacionadas anteriormente, y que autónomamente también ha legislado en materia del tráfico de estupefacientes (logrando el desarrollo de un marco jurídico para combatir al narcotráfico)<sup>4</sup>, se ha visto afectada por el flagelo del narcotráfico desde la década de los años sesenta. Este flagelo, que acorde con la visión determinada en el Plan

---

<sup>4</sup> La normatividad expedida en Colombia alrededor del consumo, producción y tráfico de estupefacientes se puede dividir en tres etapas claramente diferenciadas. La primera etapa parte de las Leyes 11 y 118 de 1920, mediante las cuales se regula de manera general la importación y venta de drogas que generaran hábito pernicioso, para lo cual se establecieron algunas formas de control sobre la producción y el tráfico de estupefacientes. Con posterioridad, el Decreto 1377 de 1930 trató sobre la prohibición para importar y vender marihuana. El Código Penal de 1936 consagró las conductas penalmente sancionables y especialmente contempló la elaboración, distribución, venta o suministro clandestino o fraudulento de sustancias narcóticas o su conservación para los mismos fines; la destinación de local o establecimiento para el uso de drogas heroicas o estupefacientes o la permisión en ellos de tal uso. Diez años después, mediante la expedición de la Ley 45 de 1946, se modificó el Código Penal para cambiar la expresión sustancias narcóticas por la de drogas estupefacientes. El proceso legislativo continuó con la expedición de una serie de normas que modificaban, completamente y adicionaban aquel régimen, entre las que se pueden citar el Decreto 1858 de 1951, el Decreto 0014 de 1955 y el Decreto 1699 de 1964, expedido en uso de las facultades otorgadas al Ejecutivo por la Ley 27 de 1963, que adopta el denominado Estatuto de las Conductas Antisociales; igualmente, debe mencionarse el Decreto 118 de 1970, expedido en uso de las facultades extraordinarias concedidas al Ejecutivo por la Ley 16 de 1968 y el Decreto 522 de 1971. Antes de discutir las reformas que se introdujeron desde 1974 en la legislación de estupefacientes, conviene precisar que simultáneamente a la promulgación de las normas mencionadas se expidió toda una normatividad en materia de salubridad pública, referida particularmente a la droga, que parte de la Ley 68 de 1930 y llega hasta el Decreto 1164 de 1950. La segunda etapa se inicia en el año 1974 a partir de la expedición del primer Estatuto Nacional de Estupefacientes, Decreto 1178 de 1974, resultante de las facultades extraordinarias conferidas al Gobierno Nacional por la Ley 17 de 1973. Además, se crea el Consejo Nacional de Estupefacientes por medio del Decreto 1206 de 1973. A los citados Estatutos deben añadirse una serie de normas complementarias, entre las cuales se pueden citar los Decretos 699, 570, 1041, 1042, 1060, 1061 y 3065 de 1984, el 2689 de 1985, el 3665 de 1986, el 3667 de 1986 y el 3671 de 1986 como los más destacados. La tercera etapa que corresponde al momento presente de la legislación en materia de narcotráfico existe en Colombia, se puede circunscribir a partir de la expedición de nuevo Estatuto Nacional de Estupefacientes o Ley 30 de 1986 con las demás normas que lo complementan, modifican y adicionan. Con el objeto de estructurar una entidad encargada de coordinar el desarrollo y la ejecución de las políticas adoptadas por el Gobierno Nacional y en especial por el Consejo Nacional de Estupefacientes en materia de control, prevención, rehabilitación y represión, se crea la Dirección Nacional de Estupefacientes como Unidad Administrativa Especial adscrita al Ministerio de Justicia. N. del A.

de lucha contra las drogas – Colombia 1988-2002<sup>5</sup>, que considera como los factores que contribuyeron a la aparición del país en el contexto mundial de las drogas, su localización geográfica, sus condiciones climáticas y agroecológicas, la debilidad de sus sistemas de administración de justicia, la facilidad como el narcotráfico penetró algunas instituciones del país y así como también la cultura del contrabando que floreció durante muchos años en algunas regiones del Colombia<sup>6</sup>.

Como se dijo anteriormente, el tráfico de narcóticos irrumpió gradualmente en Colombia a partir de la década de los años sesenta<sup>7</sup>, ya que en los albores de ésta, empezaron a aparecer pequeños cultivos de marihuana y la comercialización interna de este narcótico por vía terrestre; pero hacia la mitad de la década, la marihuana había abierto mercados internacionales principalmente en los Estados Unidos, por lo que el tráfico de este estupefaciente se hizo por carretera hasta las costas, para ser enviados luego hacia los Estados Unidos por vía marítima (20%) y aérea (80%). La experiencia con la marihuana dio a los colombianos conocimiento acerca de elementos operacionales tales como los mercados, contactos y rutas que se aplicaron hacia los años de 1974 y 1975, facilitando los primeros intentos de refinación y exportación de cocaína procesada en Colombia.

En la década de los años ochenta, el tráfico de cocaína después de un vertiginoso ascenso llegó a la cúspide, manejándose capitales superiores a los 2.000 millones de dólares. En esta época, las organizaciones de narcotraficantes Colombianos iniciaron el cambio de métodos de transporte; canalizando su flujo

---

<sup>5</sup> Presidencia de la República, Dirección Nacional de Estupefacientes, Plan Nacional de Lucha Contra las Drogas-Colombia 1998-2002, “Diagnostico General de la Droga en Colombia, Numeral 1, Un Análisis Político y Económico”, Editorial Imprenta Nacional, Bogotá, Febrero de 1988, p.10.

<sup>6</sup> Salazar J, Alonso, “Drogas y Narcotráfico en Colombia, Capitulo 3, La Profecía de Samper, El Impacto del Narcotráfico en la Vida Nacional, Los Orígenes”, Editorial Planeta Colombiana S.A. Bogota Octubre 2001, p.57.

<sup>7</sup> MELO, Jorge Orlando, Artículo “Narcotráfico y Democracia: La Experiencia Colombiana, Numeral I, El Narcotráfico, las Grandes Líneas de su Evolución”, Banco de la República, Biblioteca Luis Ángel Arango, Bogotá, Colombia 2002.

hacia los Estados Unidos<sup>8</sup>, en un 50% por vía marítima, con la ayuda de lanchas rápidas equipadas con sofisticados sistemas de navegación y comunicaciones y en un 50% por vía aérea.

Durante la década de los años noventa y especialmente desde 1996, debido al esfuerzo realizado para controlar dicha actividad en el ámbito aéreo, por parte de las autoridades y por la falta de un control marítimo adecuado, se incentivó implícitamente al tráfico ilícito por mar, conllevando a que las organizaciones dedicadas al narcotráfico que desarrollaban sus actividades en Colombia, efectuaran el envío de narcóticos hacia Estados Unidos, especialmente utilizando el medio marino.

En lo transcurrido del nuevo siglo se ha continuado el tráfico de narcóticos por vía marítima<sup>9</sup>, por ser éste el sistema de transporte que mayores resultados les ha producido a las organizaciones delictivas, debido a las dificultades que representa el mar, por su gran extensión y su cambiante situación Oceanográfica, que generalmente hace difícil la óptima detección, posterior seguimiento, interdicción y captura de embarcaciones que transportan narcóticos.

El procedimiento operacional que realiza Colombia para contrarrestar este flagelo, es el de Interdicción Marítima, el cual tiene como objetivo primordial desarrollar operaciones navales basadas en inteligencia a fin de detectar y, posteriormente efectuar, el proceso de interdicción que conlleve a la captura de la embarcación en la cual se transportan narcóticos hacia los Estados Unidos.

Además del trabajo independiente y autónomo que realiza Colombia, se cuenta también con un esfuerzo binacional, conforme al acuerdo de Interdicción

---

<sup>8</sup> KRAUTHAUSEN, Ciro; SARMIENTO, Luís Fernando, "Cocaína & Co. Un Mercado Ilegal por Dentro, Capítulo 1, El Mercado Ilegal de la Cocaína y sus Empresas, Las Diversas Empresas", Universidad Nacional de Colombia – Instituto de Estudios Políticos y Relaciones Internacionales, Editorial Tercer Mundo Editores, Bogotá, Colombia, 1991, p. 28.

<sup>9</sup> Dirección Nacional de Estupefacientes, "La lucha de Colombia contra las Drogas Ilícitas, Acciones y Resultados 2002, Numeral 2.1.4, El 90% del Tráfico de Cocaína se Hace por Vía Marítima", Editorial JL impresores Bogotá 2003, p. 85.

Marítima firmado por los gobiernos de Colombia y Estados Unidos<sup>10</sup>, para en conjunto, desarrollar este mismo tipo de actividades de control naval.

Con base en lo anteriormente expuesto se escogió el área de investigación relacionado con la Seguridad y Defensa dado que una de las mayores problemáticas a las que se enfrenta Colombia, se relaciona con las organizaciones del narcotráfico que desarrollan sus actividades en este país, quienes efectúan el transporte de cocaína hacia estados unidos, especialmente por vía marítima<sup>11</sup>.

El procedimiento operacional que realiza Colombia para contrarrestar este flagelo, es el de Interdicción marítima, el cual tiene como objetivo primordial el desarrollar operaciones navales, basadas en inteligencia, para detectar y posteriormente efectuar el proceso de interdicción que conlleve a la captura de la embarcación en la cual se transportan narcóticos hacia los Estados Unidos. Además del esfuerzo independiente y autónomo que realiza Colombia, se tiene también un esfuerzo binacional, acorde al acuerdo de interdicción marítima firmado por los gobiernos de Colombia y Estados Unidos, para en conjunto desarrollar este mismo tipo de actividades de control naval tal y como se expuso anteriormente.

Se planteó como hipótesis si resultaba eficaz el mecanismo de operaciones de interdicción marítima, para evitar el transporte de cocaína por vía marítima de Colombia hacia los Estados Unidos lo que queda comprobado teniendo en cuenta las conclusiones producto de esta investigación

Este proyecto es de vital importancia dado que el delito del narcotráfico ha sido considerado como un flagelo que afecta a la humanidad, tanto es así que la Organización de las Naciones Unidas, mediante la convención contra el tráfico

---

<sup>10</sup> Acuerdo de Interdicción Marítima, 20 de febrero de 1997, firmado por los Gobiernos de Colombia y Estados Unidos. N. del A.

<sup>11</sup> Dirección Nacional de Estupefacientes, "La lucha de Colombia contra las drogas ilícitas, acciones y resultados", editorial JL impresores Bogota 2003, numeral 2.1.4, Pág. 85, segundo párrafo. Artículo EFE, 18 septiembre de 2001 -el 90% del tráfico de cocaína se hace por vía marítima.

ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas de 1988, legisla sobre el delito del narcotráfico, reconociendo que existen vínculos entre este tráfico ilícito y otras actividades delictivas organizadas relacionadas con él, que además de afectar la salud, socavan las economías lícitas y amenazan la estabilidad, la seguridad y la soberanía de los Estados, y en su artículo 17 da pautas para como los estados desarrollen actividades para evitar el tráfico ilícito de estupefacientes por mar.

La importancia del estudio sobre el mecanismo de interdicción marítima que desarrolla Colombia para evitar el transporte de narcóticos por vía marítima es porque con esta actividad de control<sup>12</sup>, se neutraliza la cadena del narcotráfico en la etapa del transporte, lo cual impide que narcóticos producidos en Colombia lleguen a un país consumidor, evitando que las organizaciones del narcotráfico continúen con su actividad delictiva, que como se conoce claramente es extraordinariamente lucrativa, y de estas ganancias<sup>13</sup> se nutren las organizaciones terroristas que delinquen en Colombia como son las FARC<sup>14</sup> (Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia), el ELN (Ejército de Liberación Nacional) y las AUI (Autodefensas Ilegales) y de otras organizaciones terroristas de menor importancia, quienes tratan de desestabilizar el gobierno democrático que rige los destinos de Colombia, y por ende afectan la seguridad nacional, lo cual trasciende como consecuencia en la seguridad hemisférica.

La contribución de este tema de investigación, fue el poder analizar y exponer que tan eficazmente Colombia actúa en contra del narcotráfico, específicamente evitando el transporte de estupefacientes por mar a través de operaciones de interdicción marítima, para interceptar y detener las embarcaciones del narcotráfico que tratan de transportar narcóticos hacia Estados

---

<sup>12</sup> Ley 30 del 31 de enero de 1986, por la cual se adopta el estatuto de estupefacientes u se dictan otras disposiciones- artículo 33 y 34. N. del A.

<sup>13</sup> THOUMI. Francisco E., "El Imperio de la Droga, Narcotráfico, Economía y la Sociedad en los Andes, Presentación ", Editorial Planeta colombiana S.A. Bogota 2002, p. 24.

<sup>14</sup> Presidencia de Estados Unidos, "Estrategia Nacional para el Control de Drogas, III Parte, Perturbación del Mercado, el Tráfico Colombiano de Cocaína", Publicado y Editado por la Office of National Drug Control Policy, Washington, D.C.-marzo del 2004, p. 35.

Unidos vía marítima. Del estudio finalmente se obtuvo el concepto que, definitivamente, es eficaz el procedimiento de interdicción, con todas sus debilidades y fortalezas, por lo que el investigador aporta algunas recomendaciones y conceptos actualizados y ajustados a las capacidades de Colombia para continuar con los procedimientos y poder optimizar el proceso.

Para la presente investigación sólo se tuvo en cuenta una parte de la cadena del delito del narcotráfico, en este caso en particular, la relacionada con el transporte marítimo de cocaína y la forma como se puede contrarrestar esta actividad ilícita, por medio de las operaciones de interdicción marítima, que desarrolla Colombia tanto en el mar Caribe como en el Pacífico. Se tuvo en cuenta también el esfuerzo binacional conjunto de Interdicción Marítima, que se desarrolla con los Estados Unidos, con base en el acuerdo del mismo nombre firmado entre los dos países.

En la presente investigación no se toma en cuenta lo relacionado con los países que tienen fronteras marítimas con Colombia, los países Centroamericanos y Caribeños, a pesar de que necesariamente el transporte de narcóticos por mar, tenga en algunos casos la utilización de sus aguas territoriales, zonas contiguas o zonas económicas exclusivas.

Dentro de la investigación solo se analizan factores de inteligencia histórica y estadística, para no afectar las labores de inteligencia actuales, ni las acciones de control gubernamentales, en ejecución en este momento.

## CAPÍTULO 1

### ANATOMÍA DE LAS ORGANIZACIONES DEL NARCOTRÁFICO.

Las organizaciones del narcotráfico<sup>15</sup> desarrollan su accionar delictivo dentro de un ciclo permanente de actividades ilícitas<sup>16</sup>, como es la consecución de insumos químicos, el cultivo, el procesamiento, la comercialización, el transporte, la distribución y finalmente el proceso de lavado de activos. Con la especialización en la década de los noventa de las múltiples y diversas modalidades de producción, comercialización y transporte de narcóticos en Colombia, se generaron de igual manera un gran número de organizaciones delictivas, las cuales emergieron de pequeños núcleos familiares y se han venido ocupando exclusivamente de determinadas actividades dentro del proceso del narcotráfico.

Desde finales de los años noventa, estas suborganizaciones vienen siendo contratadas por cabecillas de organizaciones mayores y se han venido dedicando tan sólo a una labor determinada, en la cual se han especializado, manteniendo la relación tan sólo con quien los subvenciona, más no con los jefes máximos de las organizaciones o los dueños mismos de la mercancía. Algunas de estas organizaciones delictivas se han desarrollado individualmente en forma muy superior o se han fusionado con otras estructuras, propiciando que estas organizaciones se hayan hecho más fuertes y autosuficientes, logrando mantener monopolios en ciertas regiones.

---

<sup>15</sup> MELO, Jorge Orlando, Artículo "Narcotráfico y Democracia: La Experiencia Colombiana, el Narcotráfico las Grandes Líneas de su Evolución - El Surgimiento de los Carteles de la Cocaína", Banco de la República, Biblioteca Luis Ángel Arango, Bogotá, Colombia, 2002.

<sup>16</sup> KRAUTHAUSEN, Ciro; SARMIENTO, Luis Fernando, "Cocaína & Co, Un Mercado Ilegal por Dentro, Capítulo 1. El Mercado Ilegal de la Cocaína y sus Empresas, Las Diversas Empresas", Universidad Nacional de Colombia – Instituto de Estudios Políticos y Relaciones Internacionales, Editorial Tercer Mundo Editores, Bogotá, Colombia, 1991, p. 25.

Cada una de las actividades del ilícito se desarrollan de manera cíclica y aunque sus estructuras tienden a desarrollarse individualmente, sus actividades van concatenadas unas de otras, esto obliga a que las organizaciones estén ligadas entre sí y que las utilidades de su actividad delictiva se vayan entregando en el desarrollo de la misma, y así mismo, cierta parte de los producidos posteriormente son reinvertidos en las etapas del ciclo del narcotráfico.

### **1.1 INSUMOS QUÍMICOS.**

Las organizaciones dedicadas al tráfico ilícito de insumos químicos<sup>17</sup>, se han convertido en el tiempo en verdaderos carteles, consiguiendo e importando al país grandes cantidades de 28 sustancias químicas, sin las cuales sería imposible el proceso de la hoja de coca<sup>18</sup>. Dentro de los precursores químicos utilizados para el proceso de narcóticos están los que se producen en Colombia, como el carbonato liviano, el bicarbonato de sodio y diluyentes como el thinner; y están los precursores que solo se fabrican en el exterior como son el cloroformo, la acetona, el ácido clorhídrico, éter etílico, permanganato de potasio y otros más, que principalmente son traídos de los Estados Unidos y Alemania<sup>19</sup>.

Estas organizaciones delictivas a través de contactos en los países productores, efectúan las importaciones de estas sustancias y además, se aprovechan de las importaciones de empresas legales en Colombia, que requieren

---

<sup>17</sup> CICAD, Informe “Evaluación del progreso de control de drogas 2003, capítulo III Reducción de la Oferta, Literal C, Productos Farmacéuticos y Sustancias Químicas Controladas”, diciembre 2003, p.16.

<sup>18</sup> THOUMI. Francisco E., “El Imperio de la Droga, Narcotráfico, Economía y la Sociedad en los Andes, Capítulo 3 Desarrollo y Estructura de la Industria Ilegal en los andes, Coca y Cocaína”, Editorial Planeta colombiana S.A. Bogotá 2002, p. 113.

<sup>19</sup> Salazar J, Alonso, “Drogas y Narcotráfico en Colombia, Capítulo 6, El Contexto Mundial, Entre el Realismo Político y las Políticas Utópicas, Los Países del Norte Principales Productores”, Editorial Planeta Colombiana S.A. Bogotá Octubre 2001, p.162.

de estas sustancias como materia prima de sus productos, consiguen el desvío de importaciones especialmente con la utilización de empresas fachada.

El tráfico ilícito de insumos químicos es una de las actividades más complejas de controlar, debido a que en su mayoría los productos empleados para la elaboración de sustancias psicoactivas, son introducidos al país o fabricados de manera legal, existiendo pocas formas de determinar cual será el destino final, de eventuales cantidades excedentes de producción.

## **1.2 CULTIVOS ILÍCITOS.**

Los cultivos ilícitos de coca , más allá de ser una actividad ilegal, debido al destino final del producto, en primer lugar han ocasionado efectos ambientales<sup>20</sup> por el uso de precursores químicos, herbicidas, plaguicidas y fertilizantes, elementos que han generado una peligrosa presión sobre los ecosistemas, que aunque ricos en biodiversidad, son de alta fragilidad, situación que se complica porque la siembra de los cultivos ilícitos, en su mayoría se efectúan en tierras vírgenes y de difícil acceso, por lo cual generalmente se talan y queman bosques primarios, y en segundo lugar esta actividad de cultivo ilícito, se ha venido considerando como un fenómeno social, el cual está siendo aprovechado y manipulado por las organizaciones del narcotráfico.

La actividad de cultivos ilícitos es llevada a cabo regularmente por campesinos y colonos de la región<sup>21</sup>, quienes ofrecen su tierra con el propósito de emplearla para cultivar marihuana, hoja de coca o amapola; estas tierras son

---

<sup>20</sup> Presidencia de la República de Colombia, Dirección Nacional de Estupefacientes, “Plan Nacional de Lucha contra las Drogas 1998-2002, Capítulo 1 Diagnóstico General del Problema de la Droga en Colombia, Numeral 3 Consecuencias Económicas, Numeral 3.2.1 Impacto Social y Ambiental”, Editorial Imprenta Nacional, Bogotá febrero de 1988, p.15.

<sup>21</sup> KRAUTHAUSEN, Ciro; SARMIENTO, Luís Fernando, “Cocaína & Co, Un Mercado Ilegal por Dentro, Capítulo 1 El Mercado Ilegal de la Cocaína y sus Empresas”, Universidad Nacional de Colombia – Instituto de Estudios Políticos y Relaciones Internacionales, Editorial Tercer Mundo Editores, Bogotá, Colombia, 1991, p. 26, Pie de p. Marcado con asterisco.

cuidadas por los mismos campesinos algunas veces llamados Raspachines, quienes se encargan de recolectar la cosecha del cultivo con su familia<sup>22</sup> y allegados, la cual es entregada al narcotraficante que lidera esta fracción de la organización, en otras regiones a la manera de la economía feudal, el campesino recibe en usufructo o calidad de concesión temporal, una tierra para que la cultive y entregue posteriormente la cosecha.

También se maneja el concepto de verdaderos latifundios, dispuestos al cultivo ilícito en su totalidad o cultivo industrial, en los cuales el campesinado o los colonos solo cumplen el rol exclusivo de mano de obra; en cualquiera de las circunstancias anteriores, el trabajador sólo cultiva los predios y recolecta el producto cosechado, el cual es vendido por sus jefes inmediatos a quienes administran los laboratorios, cuyas instalaciones no se encuentran muy lejos de las áreas de cultivo.

La motivación de los cultivadores ilícitos tiene su fundamento, tanto en las adversas condiciones de vida en algunos sectores marginales del país, en la falta de oportunidades de progreso y en la baja rentabilidad de la actividad agrícola, condiciones que son aprovechadas por las organizaciones del narcotráfico, para estimular al campesinado a que abandone los cultivos tradicionales; otro argumento es la presión violenta a través de las amenazas que frecuentemente ejercer algunos grupos al margen de la ley.

La administración del cultivo no funciona sola; aunque existe un delincuente encargado de comprar lo recolectado, no es él quien controla realmente los cultivos ilícitos. Es allí donde inicia la participación de los grupos terroristas en el negocio del narcotráfico como son las FARC<sup>23</sup> (Fuerzas Armadas Revolucionarias

---

<sup>22</sup> THOUMI. Francisco E., "El Imperio de la Droga, Narcotráfico, Economía y la Sociedad en los Andes, Capítulo 3 Desarrollo y Estructura de la Industria Ilegal en los andes, Coca y Cocaína, numeral 4 ", Editorial Planeta colombiana S.A. Bogota 2002, p.116.

<sup>23</sup> Presidencia de los Estados Unidos, La Casa Blanca, "Estrategia Nacional para el Control de Drogas, III parte Perturbación del Mercado, El Tráfico Colombiano de Cocaína", Edición Office of National Drug Control Policy, Washington, DC. marzo del 2004, p. 35.

de Colombia), el ELN (Ejército de Liberación Nacional) y AUI<sup>24</sup> (Autodefensas ilegales), organizaciones que en varias zonas del país, son quienes realmente protegen<sup>25</sup> y controlan la producción, organización y transporte de las materias primas de los cultivos ilícitos.

Con el propósito de aunar recursos para su actividad terrorista obligan a los cultivadores a pagar un impuesto de guerra, conocido como “impuesto del gramaje<sup>26</sup>”, por concepto de protección de los cultivos y seguridad de pistas clandestinas de aterrizaje, donde pueden llegar las aeronaves con insumos para su procesamiento inicial<sup>27</sup>.

### **1.3 LABORATORIOS Y CRISTALIZADEROS.**

En la etapa de procesamiento de narcóticos es importante saber que existen dos tipos de instalaciones para tal efecto; el primero de ellos es donde se efectúa el proceso químico inicial de transformación de la hoja de coca en sulfato de cocaína o pasta básica de cocaína (PBC<sup>28</sup>), estas instalaciones son comúnmente llamados “laboratorios”, “cocinas” o “chagras”.

El segundo tipo de instalaciones es en donde los productos intermedios como la PBC o la base de coca, son transformados en un producto refinado

---

<sup>24</sup>Ministerio de Defensa Nacional, República de Colombia, “El Narcotráfico: Una Amenaza para la Seguridad Nacional, Introducción”, Bogotá –Colombia, noviembre del 2000, p. 6.

<sup>25</sup> THOUMI. Francisco E., “El Imperio de la Droga, Narcotráfico, Economía y la Sociedad en los Andes, Capítulo 3 Desarrollo y Estructura de la Industria Ilegal en los andes, Carteles, Redes de Mercadeo, Guerrillas y Paramilitares “, Editorial Planeta colombiana S.A. Bogota 2002, p.131.

<sup>26</sup> Ministerio de Defensa Nacional, República de Colombia, “El Narcotráfico: Una Amenaza para la seguridad Nacional, Capítulo II Cultivos Ilícitos y Producción de Cocaína y Heroína en Colombia, Numeral 5, las fuerzas Irregulares y el Narcotráfico”, Editorial Ministerio de Defensa, Bogotá – Colombia, noviembre del 2000, p. 21.

<sup>27</sup> Salazar J, Alonso, “Drogas y Narcotráfico en Colombia, Capítulo 3, La Profecía de Samper, El Impacto del Narcotráfico en la Vida Nacional, Cultivos Ilícitos y Guerrilla”, Editorial Planeta Colombiana S.A. Bogota Octubre 2001, p.88.

<sup>28</sup> BOYER. Jean Francois, “La Guerra de las Drogas, Narcodependencia del Mundo Actual, Capítulo 2 Colombia el Extraño Romance de Narcos y Guerrilla”, Editorial Grijalbo S.A. de C.V. Méjico, 2001, p. 62.

denominado clorhidrato de cocaína, comúnmente conocido como cocaína pura o simplemente cocaína. Las organizaciones encargadas de esta actividad son pequeñas y en ciertas ocasiones el narcotraficante propietario, el administrador y los trabajadores del mismo poseen estrecha relación con las personas que intervienen en el cultivo ilícito.

Estos laboratorios generalmente se encuentran ubicados en cercanías de las zonas de cultivo con el propósito de no tener que transportar bultos de hoja de coca a lo largo de grandes distancias<sup>29</sup>. Generalmente se construyen en zonas selváticas de difícil acceso tanto aéreo como terrestre, procurando estar en la cercanía de los ríos, los cuales ofrecen facilidades para el transporte y comunicación, ya sea para acarrear insumos o para sacar de allí el producido con destino a la siguiente etapa de procesamiento.

En cuanto a los laboratorios de producción de clorhidrato de cocaína, su control esta en manos de narcotraficantes propiamente dichos y se encargan de comprar productos intermedios como pasta básica a numerosos productores, hasta completar la capacidad del laboratorio y desarrollar el proceso de obtención del clorhidrato de cocaína, generalmente este tipo de laboratorio esta alejado de las zonas de cultivo y son de mejor tipo de construcción; Aunque también están ubicados en zonas selváticas, cuentan con pistas clandestinas, carreteras ilegales y vías fluviales de acceso, las cuales permiten con facilidad el ingreso de la pasta básica de coca y la salida del clorhidrato de cocaína.

En los últimos años y teniendo en cuenta que la principal forma de transporte de narcóticos hacia el exterior, es haciendo uso de lanchas rápidas o “go-fast” (con mas de 500 embarques por este medio al año)<sup>30</sup>, las organizaciones

---

<sup>29</sup> THOUMI. Francisco E., “El Imperio de la Droga, Narcotráfico, Economía y la Sociedad en los Andes, Capitulo 3 Desarrollo y Estructura de la Industria Ilegal en los andes, Carteles, Redes de Mercadeo, Guerrillas y Paramilitares “, Editorial Planeta colombiana S.A. Bogota 2002, p.122.

<sup>30</sup> Armada Nacional de Colombia, Dirección de Desarrollo Institucional, “Rumbo al Futuro, Combatiendo al Narcotráfico Enero 2001-Marzo 2004, Análisis de Recursos y Resultados, Capítulo

buscaron abastecer esta demanda y trasladaron sus cristalizaderos o laboratorios de producción de clorhidrato de cocaína hacia las costas colombianas, tanto Caribe y Pacífica, donde estos laboratorios fueron ubicados estratégicamente, con el propósito de aprovechar los caños, esteros de vegetación espesa y de difícil acceso, a donde los insumos para el procesamiento son llevados a través de embarcaciones pequeñas tipo metreras; estas motonaves están encargadas, de igual manera, de extraer y embarcarla la cocaína en las lanchas rápidas, para su posterior transporte hacia el exterior. Mientras la capacidad de producción del cristalizadero satisface la demanda de un cargamento normal entre 1500 y 2500 kilos, la droga va siendo almacenada en caletas construidas en cercanías de dichas instalaciones, sirviendo como centros de acopio temporales.

#### **1.4 COMERCIALIZACIÓN Y TRANSPORTE.**

Estas dos actividades poseen una estrecha relación y son controladas por organizaciones muy bien estructuradas y con gran solvencia de recursos económicos, que les permiten poseer una infraestructura logística muy grande, la cual involucra adelantos tecnológicos en transporte, comunicaciones, vigilancia y seguridad.

La comercialización es una actividad propiamente de los cabecillas de la organización y sus más allegados, quienes son los responsables de establecer contactos a nivel nacional con los productores y a nivel internacional con los compradores de las drogas ilícitas. Estos sujetos no se ocupan del manejo de los demás miembros de la organización; de hecho, regularmente quien la lidera e imparte instrucciones sobre las actividades a realizar, es otra persona que hace las veces de administrador general.

---

2 La Estrategia Naval Contra el Narcoterrorismo “Cerrando Espacios”, Publicaciones Armada Nacional, Bogotá, Mayo del 2004, p. 12.

Dentro del proceso de transporte de las sustancias psicoactivas, marítimamente hablando, la DEA estimó que el tráfico cocaína desde Colombia hacia los Estados Unidos en el año 2003 por vía marítima fue del 90%, y en el 2004 estima que se sea por esta vía el 83.5%<sup>31</sup>, del cual una pequeña parte de este transporte se realiza dentro de contenedores que son llevados a bordo de buques de línea, como también en buques de cabotaje generalmente dentro de compartimentos ocultos, pero la mayor parte de esta actividad es realizada por las organizaciones del narcotráfico, que poseen dos estructuras las cuales participan de manera sincronizada ( Binomio lancha rápida-pesquero).

Una de estas estructuras es la conformada por embarcaciones tipo pesquero, que normalmente son propiedad de uno de los cabecillas de la organización; estas embarcaciones desarrollan sus actividades de pesca de una manera lícita y emplean personas de confianza de la organización, quienes poseen toda su documentación en regla, con el propósito de no despertar sospechas. Una vez en las zonas de pesca son abastecidas de combustible por una organización paralela, combustible que tiene como destino el reaprovisionamiento de las lanchas rápidas cargadas con droga y en ruta hacia destinos en el extranjero, en estos casos, toda la tripulación del buque pesquero está involucrada en el ilícito.

La otra parte del transporte lo constituyen las lanchas rápidas, artefactos que si bien pueden o no pertenecer a la organización y prestan sus servicios “laborales” al mejor postor, por lo regular desconocen quien es el propietario de la droga y los contactos a nivel internacional, a excepción de uno de los tripulantes, que es el coordinador del transporte y el supervisor de la entrega de la mercancía, por ende, quien se hace responsable de lo que pueda pasar con ella durante el

---

<sup>31</sup> Armada República de Colombia, Dirección de Desarrollo Institucional, “Rumbo al Futuro, Combatiendo al Narcotráfico enero 2001- marzo -2004 – Análisis de Recursos y Resultados, Capítulo 2 La Estrategia Naval contra el Narcoterrorismo – Cerrando Espacios”, Publicaciones Armada Nacional, Bogotá mayo 2004, p. 12, Pie de p.11.

recorrido<sup>32</sup>. Esta persona constituye un elemento clave dentro de la organización, ya que aparte de responder ante la misma por la droga, es el contacto básico con las organizaciones internacionales de destino de los cargamentos ilícitos y, por ende, quien supervisa la entrega de las sustancias narcóticas transportadas y la transacción comercial final .

## **1.5 LAVADO DE ACTIVOS<sup>33</sup>.**

Es un término utilizado para describir un número inagotable de técnicas, procedimientos o procesos por medio de los cuales los fondos obtenidos tanto por actividades delictivas (dinero producto del narcotráfico)<sup>34</sup>, como de fuentes legales que tratan de eludir la imposición tributaria (dinero negro), se convierten en otros bienes que ocultan su verdadera procedencia, origen, propiedad o cualquier otro factor que evidencie una irregularidad<sup>35</sup>.

En el caso colombiano y atendiendo las particularidades del negocio actual del narcotráfico, los dineros de esta actividad ya no van a parar a una sola persona que incrementa los lujos y suntuosidades que se daban en la época de los grandes carteles; no significa que no se devenguen cantidades insólitas por el ilícito; estas cantidades si continúan percibiéndose y a medida que el mercado internacional aumenta su demanda y la producción no la solventa suficientemente,

---

<sup>32</sup> THOUMI. Francisco E., "El Imperio de la Droga, Narcotráfico, Economía y la Sociedad en los Andes, Capítulo 3 Desarrollo y Estructura de la Industria Ilegal en los andes, La Industria Ilegal en Colombia ", Editorial Planeta colombiana S.A. Bogota 2002, p.108.

<sup>33</sup> THOUMI. Francisco E., "El Imperio de la Droga, Narcotráfico, Economía y la Sociedad en los Andes, Capítulo 2 La Socioeconomía de la producción de Drogas Ilegales, La Ventaja Competitiva en Drogas Ilegales, Numeral 8 ", Editorial Planeta colombiana S.A. Bogota 2002, p.79.

<sup>34</sup> Presidencia de Estados Unidos, "Estrategia Nacional para el Control de Drogas, Prioridades Nacionales, III Perturbación del Mercado, La Pista del Dinero: Atacando el Mercado Negro del Peso Colombiano", Edición Office of National Drug Control Policy, Washington marzo 2004, p. 36.

<sup>35</sup> Krauthausen, Ciro; Sarmiento, Luís Fernando, "Cocaína & Co. Un Mercado Ilegal por Dentro, Capítulo 1 El Mercado Ilegal de la Cocaína y sus Empresas, Jerarquía y Dimensiones", Universidad Nacional de Colombia, Instituto de Estudios Políticos y Relaciones Internacionales, Editorial Tercer Mundo Editores, Bogota, Colombia, 1991, p. 46.

siguen aumentando los precios de la droga y, por ende, la rentabilidad del negocio.

Los capitales del narcotráfico en Colombia están siendo destinados hacia dos objetivos: el primero, tiene que ver con el sostenimiento de las estructuras de los grupos terroristas, ya sea en su aparato logístico o bélico; se estima que son los grupos al margen de la ley que devengan la mayor cantidad de recursos del negocio; blanquean o lavan el dinero a través de entidades bancarias en el exterior, empresas de fachada a nivel nacional e internacional y a través de la compra de armas las cuales ingresan de manera ilícita al país; y el segundo objetivo destina las ganancias del narcotráfico en las mismas organizaciones, las cuales esencialmente reinvierten los capitales en el negocio, adquieren medios de apoyo de toda índole, pagan nóminas y cancelan los costos de servicios de las organizaciones paralelas que apoyan a la organización, como son las organizaciones de aprovisionamiento de combustible, de transporte de la droga, de suministro de información y de reclutamiento de tripulantes.

## **1.6 PARTICIPACIÓN DE LAS ORGANIZACIONES NARCOTERRORISTAS<sup>36</sup> EN LOS PROCESOS DEL NARCOTRÁFICO.**

La organización Narcoterrorista de las Farc<sup>37</sup> (Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia), representa cerca del 80% del problema de la insurgencia contra el Estado Colombiano, esta organización que surgió como guerrilla comunista a finales de la década de los años cincuenta, a partir de la década de los años ochenta, (cuando irrumpió en el país el fenómeno de la

---

<sup>36</sup> Armada República de Colombia, Dirección de Desarrollo Institucional, “Rumbo al Futuro, Combatiendo al Narcotráfico enero 2001- marzo -2004 – Análisis de Recursos y Resultados, Capítulo 2 La Estrategia Naval contra el Narcoterrorismo – Cerrando Espacios”, Publicaciones Armada Nacional, Bogotá mayo 2004, p. 12.

<sup>37</sup> Ministerio de Defensa Nacional, República de Colombia, “El Narcotráfico: Una Amenaza para la Seguridad Nacional, Capítulo II Cultivos Ilícitos y Producción de cocaína y Heroína en Colombia, Numeral 5, las Fuerzas Irregulares y el Narcotráfico”, Editorial Ministerio de Defensa, Bogotá Colombia, noviembre del 2000. p. 20, 21, 22, 23.

cocaína), comenzó a utilizar el narcotráfico como fuente de sus ingresos, y debido a su creciente involucramiento en esta industria delictiva, sus ingresos en la actualidad provenientes de la coca han llegado a ser aproximadamente el 70%<sup>38</sup>.

La actividad de las Farc en este campo, ha sido la de imposiciones económicas en cada una de las etapas del narcotráfico<sup>39</sup>, importación de insumos químicos, cultivos y recolección de hoja de coca, proceso de transformación de la hoja en cocaína y exportación del producto final hacia el exterior. Adicional a lo mencionado, desde finales de la década de los años noventa, las Farc han empezado a tener sus propias áreas de cultivo, y laboratorios de producción de coca, lo cual ha incrementado sus márgenes de ganancias<sup>40</sup>.

La organización narcoterrorista del ELN<sup>41</sup> (Ejército de Liberación Nacional), que tuvo sus orígenes en la década de los años sesenta, participa también del negocio del narcotráfico para financiar sus actividades delictivas, teniendo 7 de sus 41 frentes establecidos en zonas cocaleras<sup>42</sup>, donde desarrollan actividades de narcotráfico, en forma similar a como lo hacen las farc, lo cual les ha permitido la adquisición de armas en el mercado negro internacional, bajo la modalidad de trueque por cocaína, pero su participación en el negocio del narcotráfico es menor que el de las Farc<sup>43</sup>.

---

<sup>38</sup> THOUMI. Francisco E., "El Imperio de la Droga, Narcotráfico, Economía y la Sociedad en los Andes, Capitulo 3 Desarrollo y Estructura de la Industria Ilegal en los andes, Carteles, Redes de Mercadeo, Guerrillas y Paramilitares ", Editorial Planeta colombiana S.A. Bogota 2002, p.134.

<sup>39</sup> THOUMI. Francisco E., "El Imperio de la Droga, Narcotráfico, Economía y la Sociedad en los Andes, Capitulo 3 Desarrollo y Estructura de la Industria Ilegal en los andes, Carteles, Redes de Mercadeo, Guerrillas y Paramilitares ", Editorial Planeta colombiana S.A. Bogota 2002, p.131.

<sup>40</sup> THOUMI. Francisco E., "El Imperio de la Droga, Narcotráfico, Economía y la Sociedad en los Andes, Capitulo 3 Desarrollo y Estructura de la Industria Ilegal en los andes, Carteles, Redes de Mercadeo, Guerrillas y Paramilitares ", Editorial Planeta colombiana S.A. Bogota 2002, p.134

<sup>41</sup> Ministerio de Defensa Nacional, República de Colombia, "El Narcotráfico: Una Amenaza para la seguridad Nacional, Capítulo II Cultivos Ilícitos y Producción de cocaína y Heroína en Colombia, Numeral 5, las fuerzas Irregulares y el Narcotráfico", Editorial Ministerio de Defensa, Bogotá Colombia, noviembre del 2000, p. 25.

<sup>42</sup> THOUMI. Francisco E., "El Imperio de la Droga, Narcotráfico, Economía y la Sociedad en los Andes, Capitulo 3 Desarrollo y Estructura de la Industria Ilegal en los andes, Carteles, Redes de Mercadeo, Guerrillas y Paramilitares ", Editorial Planeta colombiana S.A. Bogota 2002, p.134

<sup>43</sup> Salazar J, Alonso, "Drogas y Narcotráfico en Colombia, Capitulo 3, La Profecía de Samper, El Impacto del Narcotráfico en la Vida Nacional, Cultivos Ilícitos y Guerrilla", Editorial Planeta Colombiana S.A. Bogota Octubre 2001, p.88.

Los grupos de narcoterroristas de la AUI<sup>44</sup> (Autodefensas Ilegales), que tuvieron orígenes en los años 80 en las bandas de sicarios que brindaban la seguridad a varios capos de la droga, como Pablo Escobar o Rodríguez Gacha, y que dentro de su proceso de evolución se han convertido en agrupaciones independientes al margen de la ley, y que supuestamente desarrollan actividades militares en contra de las guerrillas, desde sus inicios se han financiado de las ganancias del narcotráfico<sup>45</sup>.

En la actualidad estas organizaciones delictivas, reciben ingresos derivados de prestar seguridad a los narcotraficantes y propiedades, pero también se han convertido en organizaciones autónomas del narcotráfico, involucrándose tanto en cultivos, procesamiento, y exportación, teniendo el control de la totalidad de las áreas de zarpe de narcóticos de la costa atlántica Colombiana<sup>46</sup>.

---

<sup>44</sup> Ministerio de Defensa Nacional, República de Colombia, "El Narcotráfico: Una Amenaza para la seguridad Nacional, Capítulo II Cultivos Ilícitos y Producción de cocaína y Heroína en Colombia, Numeral 5, las fuerzas Irregulares y el Narcotráfico", Editorial Ministerio de Defensa, Bogotá Colombia, noviembre del 2000, p. 26, 27, 28,

<sup>45</sup> Salazar J, Alonso, "Drogas y Narcotráfico en Colombia, Capítulo 3, La Profecía de Samper, El Impacto del Narcotráfico en la Vida Nacional, El Nudo Gordiano de las Violencias", Editorial Planeta Colombiana S.A. Bogotá Octubre 2001, p.89.

<sup>46</sup> THOUMI. Francisco E., "El Imperio de la Droga, Narcotráfico, Economía y la Sociedad en los Andes, Capítulo 3 Desarrollo y Estructura de la Industria Ilegal en los andes, Carteles, Redes de Mercadeo, Guerrillas y Paramilitares ", Editorial Planeta colombiana S.A. Bogotá 2002, p.136.

## **CAPÍTULO 2**

### **MODALIDADES DEL NARCOTRÁFICO MARÍTIMO.**

Las actividades para el transporte de narcóticos por vía marítima se desarrollan con la utilización de diferentes tipos de embarcaciones, entre las cuales tenemos los buques de alto bordo o buques de línea, buques de cabotaje o también llamados costaneros, buques pesqueros, embarcaciones tipo semisumergibles y embarcaciones tipo lanchas rápidas también denominadas go-fast, siendo a bordo de este ultimo tipo de embarcaciones donde se transporta la mayoría de narcóticos que desde Colombia van hacia los Estados Unidos (aproximadamente el 85% de la cocaína que se transporta a bordo de estas embarcaciones)<sup>47</sup>.

#### **2.1 NARCOTRÁFICO EN LOS PUERTOS MARÍTIMOS.**

El narcotráfico es una amenaza generalizada para todos los puertos del hemisferio Americano<sup>48</sup>, y en especial para los puertos Colombianos, tanto del mar Caribe como Pacífico, por ser Colombia el principal productor y exportador de cocaína.

Por tener las organizaciones del narcotráfico, los suficientes conocimientos sobre los ciclos del transporte comercial a través de los puertos, explotan sus

---

<sup>47</sup>Armada República de Colombia, Dirección de Desarrollo Institucional, "Rumbo al Futuro, Combatiendo al Narcotráfico Enero 2001-Marzo 2004, Análisis de Recursos y Resultados, Capítulo 2 La Estrategia Naval Contra el Narcoterrorismo, Cerrando Espacios", Publicaciones Armada Nacional, Bogotá, Mayo del 2004, p. 12.

<sup>48</sup>Resumen Ejecutivo, "Estudio Hemisférico del Narcotráfico Marítimo, Numeral VI.2 Puertos", Comisión Interamericana para el Control del Abuso de Drogas, CICAD, Treintacuatroava sesión, Montreal, Canadá, Noviembre 17 - 20 de 2003. p. 8.

vulnerabilidades, en especial la de los monumentales volúmenes de carga containerizada y a granel que se mueve en ellos, lo cual dificulta los controles de antinarcóticos que se realizan, ya que las organizaciones del narcotráfico ocultan los embarques de cocaína, dentro de la carga marítima comercial, ya sea dentro de los contenedores<sup>49</sup>, dentro de las paredes, piso y techo de estos o dentro de maquinaria pesada.

Con la privatización de los puertos marítimos Colombianos, a través de la Ley 1 de 1991, las administraciones de los terminales asumieron la responsabilidad en lo referente a comercio exterior y seguridad, y desde el año 1995, cuentan con el apoyo de la Policía Antinarcóticos de Colombia, en el control de narcóticos en los puertos Colombianos, dentro del programa de la protección<sup>50</sup> del comercio exterior de Colombia, como último o primer punto de contacto de las mercancías, actividades que se desarrollan con la colaboración irrestricta de la Oficina de Asuntos de Narcóticos y de aduana de la Embajada de Estados Unidos en Colombia (NAS)<sup>51</sup>, que ha facilitado equipos de inspección y el entrenamiento del personal.

Acorde con las agencias de inteligencia tanto de Colombia como de los – Estados Unidos menos del 20% del narcotráfico que sale de Colombia vía marítima, se mueve dentro de los puertos, donde la coca es especialmente camuflada dentro de la carga que se transporta en contenedores.

---

<sup>49</sup> Informe Ejecutivo, “Rutas y Métodos del Tráfico Marítimo en las Américas, El Tráfico a Través del Caribe y Méjico”, Comisión Interamericana para el Control del Abuso de Drogas, CICAD, Primera Reunión Interamericana Sobre Cooperación Marítima Antidrogas, Lima Perú, Septiembre 10 de 1997, p. 3.

<sup>50</sup> Dirección Nacional de Estupefacientes, Observatorio de Drogas de Colombia, “Acciones y Resultados 2003, Capítulo 4, Infraestructura de Producción y Tráfico de Drogas, Numeral 4.2.2 Programa de Seguridad Portuario”, Editorial JL Impresores, Bogotá 2004, p. 104.

<sup>51</sup> La Oficina de Asuntos de Narcóticos y Aduana de la Embajada de Estados Unidos en Colombia NAS, ha apoyado el programa portuario de la Policía Antinarcóticos, con equipos de inspección, accesoria canina, intercambio de información y entrenamiento en el manejo de procesos de exportación de mercancías. N del A.

El éxito del programa de control antinarcóticos en los puertos, ha desplazado el problema a otros sectores del medio marítimo, razón por la cual en la actualidad, la mayoría del transporte de narcóticos vía marítima se efectúa a bordo de embarcaciones, que zarpan de áreas diferentes a los principales puertos del país.

## 2.2 NARCOTRÁFICO A BORDO DE BUQUES DE ALTO BORDO.<sup>52</sup>

Generalmente un buque de altobordo tiene de eslora o de largo de 250 pies en adelante, propulsión diesel que le permite navegar a velocidades de 15 a 25 nudos (fotografía 1.).

**Fotografía 1. Buque de alto bordo o de línea.**



---

<sup>52</sup> Buque de alto bordo o de línea es aquel de tonelaje mayor y de gran capacidad de transporte, que esta afiliado o pertenece a una empresa naviera reconocida en el medio marítimo y que se dedica al transporte internacional de mercancías. N. del A.

Este tipo de buques cuenta con sofisticados equipos de posicionamiento y comunicaciones, tripulaciones de 8 a 20 personas y su autonomía o facilidades para navegar sin reaprovisionamiento es de varias semanas<sup>53</sup>. El transporte de narcóticos a bordo de este tipo de embarcaciones que cubren rutas marítimas internacionales, generalmente se realiza en tres formas diferentes, la primera es cuando un tripulante en forma individual transporta una cantidad mínima de narcóticos en forma personal sin involucrar a los oficiales, a la tripulación ni la embarcación, transportando pequeñas cantidades que generalmente van desde 100 gramos hasta un máximo de 10 kilos de cocaína, el narcótico transportado generalmente es ocultado dentro de sus pertenencias al momento del embarque y desembarque, y durante la travesía es generalmente ocultado dentro de un compartimiento del buque.

La segunda forma del transporte de narcóticos en embarcaciones de alto bordo es cuando las sustancias ilícitas se camuflan dentro de mercancías legales<sup>54</sup> dentro de contenedores<sup>55</sup>, o en compartimentos internos de grandes equipos o maquinaria<sup>56</sup>, como en calderas, máquinas agrícolas y equipos similares, actividad en la cual las organizaciones del narcotráfico, ocultan cantidades grandes de estupefacientes desde 500 kilos hasta cinco toneladas, dentro de contenedores que transportan mercancías lícitas de empresas exportadoras que no son cómplices del delito del narcotráfico, dentro de esta modalidad la tripulación de la embarcación desconoce el transporte ilícito, así como la empresa exportadora.

---

<sup>53</sup> Informe Ejecutivo, "Rutas y Métodos del Tráfico Marítimo en las Américas, Perfil Físico de Embarcaciones Típicas", Comisión Interamericana para el Control del Abuso de Drogas, CICAD, Primera Reunión Interamericana Sobre Cooperación Marítima Antidrogas, Lima Perú, septiembre 10 de 1997, p. 5.

<sup>54</sup> Informe Ejecutivo, "Rutas y Métodos del Tráfico Marítimo en las Américas, Métodos de Tráfico", Comisión Interamericana para el Control del Abuso de Drogas, CICAD, Primera Reunión Interamericana Sobre Cooperación Marítima Antidrogas, Lima Perú, septiembre 10 de 1997, p. 3.

<sup>55</sup> BOYER. Jean Francois, "La Guerra de las Drogas, Narcodependencia del Mundo Actual, Capítulo I, Declaraciones de Guerra y Varias Victorias, La Mascarra Habla", Editorial Grijalbo S.A. de C.V. Méjico 2001, p. 29.

<sup>56</sup> Op. Cit. p. 42.

Este tipo de transporte ilícito también utiliza la modalidad del trasbordo de contenedores en otros puertos, es decir, el contenedor sale de Colombia a bordo de un buque de línea con destino a un país diferente a los Estados Unidos, y al llegar a ese país, el contenedor es desembarcado en un puerto, para posteriormente embarcarlo en otro buque diferente y ser transportado finalmente a los Estados Unidos, modalidad que elimina en cierta parte la sospecha de que dentro de ese contenedor se hayan embalado narcóticos.

La última y tercera modalidad del transporte de narcóticos en este medio, es el de delito concertado, es decir, con el conocimiento de la tripulación y en el cual también se transportan cantidades de alcaloide de entre quinientos a cinco mil kilos, para este ilícito el alcaloide es escondido acorde a técnicas de ocultamiento muy sofisticadas, camuflándose el alcaloide en compartimentos ocultos<sup>57</sup> dentro del buque, generalmente en los bajos fondos, entre los mánparos, espacios del cuarto de máquinas o en ocasiones entre los taques de almacenamiento de combustibles, como también en cilindros de metal<sup>58</sup> que son fijados en el exterior del casco con el empleo de buzos.

Esta modalidad de narcotráfico es muy difícil de detectar, por los innumerables espacios que tiene un buque de alto bordo y por la gran cantidad de contenedores que se movilizan diariamente en los puertos, pero a su vez es un transporte lento en comparación de otras formas de transporte, y además esta expuesto a varios controles aduaneros y de seguridad en los puertos, lo cual conlleva a que este fuera muy utilizado hasta la primera mitad de la década de los noventa. En la actualidad aún se presentan casos esporádicos, pero con las actividades de control desarrolladas por la policía antinarcóticos de Colombia en

---

<sup>57</sup>Resumen Ejecutivo, "Estudio Hemisférico del Narcotráfico Marítimo, Capítulo II Introducción", Comisión Interamericana para el Control del Abuso de Drogas, CICAD, Treintacuatroava sesión, Montreal, Canadá, Noviembre 17 - 20 de 2003, p. 3.

<sup>58</sup> Informe Ejecutivo, "Rutas y Métodos del Tráfico Marítimo en las Américas", Comisión Interamericana para el Control del Abuso de Drogas, CICAD, Primera Reunión Interamericana Sobre Cooperación Marítima Antidrogas, Lima Perú, septiembre 10 de 1997, p. 4.

los terminales marítimos del país, este medio se ha reducido de una manera importante.

### **2.3 NARCOTRÁFICO A BORDO DE BUQUES DE CABOTAJE.**

El transporte de narcóticos a bordo de buques de cabotaje<sup>59</sup> o costaneros<sup>60</sup> (fotografía 2), que son aquellos que cubren rutas internas entre puertos de un mismo país, en Colombia generalmente efectúan el tráfico de narcóticos desde las zonas costeras hacia puntos preestablecidos y coordinados por las organizaciones de narcotraficantes en altamar, en donde el cargamento de narcóticos es transbordado a buques de línea o lanchas rápidas, motonaves que son las encargadas de continuar con el proceso del transporte de narcóticos hasta su destino final.

#### **Fotografía 2. Buque de cabotaje o costanero.**



<sup>59</sup> BOYER. Francois, "La Guerra de las Drogas, Narcodependencia del Mundo Actual, Capítulo I, Declaraciones de Guerra y Varias Victorias, El Mito del Cartel", Editorial Grijalbo S.A. de C.V. Méjico 2001, p. 33.

<sup>60</sup> Armada República de Colombia, Dirección de Desarrollo Institucional, "Rumbo al Futuro, Combatiendo al Narcotráfico Enero 2001-Marzo 2004, Análisis de Recursos y Resultados, Capítulo 2 La Estrategia Naval Contra el Narcoterrorismo "Cerrando Espacios", Publicaciones Armada Nacional, Bogotá, Mayo del 2004, p. 12, Pie de p. 12.

Las cantidades de cocaína, que son transportadas generalmente en este tipo de embarcaciones, varían de una a tres toneladas, actividad que se siempre se desarrolla en las condiciones de delito concertado, ya que toda la tripulación conoce de la actividad ilícita y ella participa en el trasbordo de la mercancía ilícita.

Este método es utilizado generalmente en la costa Pacífica Colombiana, ya que la mayoría del transporte comercial entre las ciudades principales y las pequeñas poblaciones se efectúa por vía marítima, por no existir una red carretable que permita el comercio en toda la zona, lo cual permite que con un volumen tan grande de movimientos de este tipo de embarcaciones sea difícil su control por parte de las autoridades.

Los narcóticos en este tipo de embarcaciones<sup>61</sup> también son transportados ocultos en diferentes compartimentos y tanques, o mimetizados entre la carga transportada. Este tipo de modalidad de transporte no es muy seguro para las organizaciones del narcotráfico por la limitada velocidad de las embarcaciones y por la cantidad de personas que conocen de la actividad delictiva (un capitán y por lo menos ocho tripulantes).

## **2.4 NARCOTRÁFICO A BORDO DE BUQUES DE PESCA<sup>62</sup>.**

Este tipo de embarcaciones tiene generalmente de eslora o de largo de 40 a 150 pies, son propulsados por motores diesel, alcanzan velocidades de 6 a 15 nudos, tiene una capacidad de permanencia en el mar de 5 a 20 días, poseen equipos avanzados de posicionamiento y comunicaciones y una tripulación de 3 a

---

<sup>61</sup> Informe Ejecutivo, "Rutas y Métodos del Tráfico Marítimo en las Américas, Métodos de Tráfico", Comisión Interamericana para el Control del Abuso de Drogas, CICAD, Primera Reunión Interamericana Sobre Cooperación Marítima Antidrogas, Lima Perú, septiembre 10 de 1997, p. 4.

<sup>62</sup> Armada República de Colombia, Dirección de Desarrollo Institucional, "Rumbo al Futuro, Combatiendo al Narcotráfico Enero 2001-Marzo 2004, Análisis de Recursos y Resultados, Capítulo 2 La Estrategia Naval Contra el Narcoterrorismo Cerrando Espacios", Publicaciones Armada Nacional, Bogotá, Mayo del 2004, p. 12, Pie de p.12.

15 personas<sup>63</sup>. En Colombia los buques pesqueros<sup>64</sup> (fotografía 3), son utilizados por las organizaciones del narcotráfico en dos modalidades, la primera como buques de transporte de narcóticos desde Colombia hasta puntos específicos en el mar y como buques nodriza para facilitar la logística de las lanchas rápidas o go-fast.

**Fotografía 3. Buque pesquero.**



---

<sup>63</sup> Informe Ejecutivo, “Rutas y Métodos del Tráfico Marítimo en las Américas, Perfil Físico de las embarcaciones Típicas”, Comisión Interamericana para el Control del Abuso de Drogas, CICAD, Primera Reunión Interamericana Sobre Cooperación Marítima Antidrogas, Lima Perú, Septiembre 10 de 1997, p. 5.

<sup>64</sup> BOYER. Jean Francois, “La Guerra de las Drogas, Narcodependencia del Mundo Actual, Capítulo I, Declaraciones de Guerra y Varias Victorias, El Mito del Cartel”, Editorial Grijalbo S.A. de C.V. Méjico. 2001, p. 33.

En el primer caso los buques pesqueros con el total conocimiento de la tripulación, embarcan los narcóticos en las costas colombianas, los cuales mimetizan en compartimentos ocultos tanto en el cuarto de maquinas, frigorífico o tanques de combustible, y se desplazan hasta un punto específico determinado por las organizaciones del narcotráfico, para transbordar la carga hacia un buque de alto bordo o a lanchas rápidas, en la misma forma que lo hacen los buques de cabotaje, pero el pesquero tiene la ventaja de no ser sospechoso de estar realizando tareas ilícitas, porque su actividad normal que es la pesca, la desarrolla en las mismas zonas donde transborda los narcóticos y por lo tanto maneja en mejor forma su situación en altamar. La cantidad transportada generalmente corresponde de una a tres toneladas.

La otra modalidad de operación ilícita de los buques pesqueros, es el de servir de buques de apoyo logístico<sup>65</sup> a las lanchas rápidas, para lo cual las organizaciones del narcotráfico, al decidir la ruta que va a seguir una lancha rápida, determinan el punto de retanqueo de combustible, determinándose una posición geográfica que es suministrada al buque pesquero, el cual zarpa supuestamente a una faena de pesca normal acorde con la ley, transportando en forma ilícita gasolina adicional a lo requerido por sus motores auxiliares, para ser entregada en alta mar, a la lancha rápida que transporta narcóticos y así como los demás elementos logísticos; después de zarpar el buque pesquero, se ubica en el punto geográfico determinado por la organización, para entregar el suministro logístico a la lancha rápida en ruta.

## **2.5 NARCOTRÁFICO A BORDO DE SEMISUMERGIBLES<sup>66</sup>.**

---

<sup>65</sup> Revista Semana, Edición 964, Sección Informes Especiales, "La Guerra en Altamar", Bogotá, Colombia, 21 de octubre del 2001.

<sup>66</sup> Revista Semana, Sección Nación, Investigaciones, "Yellow Submarine", Edición 958, Bogotá, Colombia, 09 de septiembre de 2000.

En Colombia se detectó la posible utilización de embarcaciones tipo semisubmarino o semisumergibles en 1993, año en el cual en la isla de Providencia, se detectó un artefacto naval construido en madera y fibra de vidrio muy semejante a un submarino, aún cuando no se trataba de una embarcación sumergible sino que navegaba con la mayor parte del casco sumergida, por su diseño y características se le denominó "embarcación tipo semisumergible". (fotografía 4)

**Fotografía 4. Embarcación semisumergible.**



Hacia 1995 y 1996 se descubrieron y se incautaron en cercanías a la ciudad de Santa Marta otros prototipos más sofisticados que pusieron en evidencia el empleo de técnicas más evolucionadas.

Otro caso importante fue el de un submarino encontrado el 7 de septiembre del 2000 por las autoridades en su fase de construcción en cercanías a la ciudad de Bogotá, distante a más de 17 horas de Cartagena. Esta embarcación a diferencia de las anteriores poseía técnicas avanzadas de construcción naval, ya que estaba construido en acero, seccionado en tres partes cuyas uniones requieren de procedimientos tecnológicos de punta, por lo que se considera que se contó con asesoramiento de ingenieros navales de gran experiencia.<sup>67</sup> (fotografía 5)

**Fotografía 5. Embarcación tipo submarino incautado en Bogotá.**



---

<sup>67</sup> Revista Semana, Sección Nacional, Investigaciones, "Yellow Submarine", Edición 958, Bogotá, septiembre 9 del 2000.

El último caso fue el de un submarino<sup>68</sup> en proceso de construcción fue el encontrado por la Armada Nacional en un área de manglares en el municipio de Salahonda, Departamento de Nariño, geográficamente ubicado al sur de la costa Pacífica Colombiana en el mes de marzo del 2005, este nuevo submarino a pesar de tener tecnología avanzada, es inferior al encontrado por las autoridades en cercanías a la ciudad de Bogotá en el año 2000.

De los diferentes tipos de embarcaciones citados anteriormente, no se ha podido determinar por los especialistas si consiguieron transportar narcóticos, pero realmente es importante tener presente que las organizaciones del narcotráfico, tienen los recursos para continuar intentando la implementación del tráfico de narcóticos con la utilización de de embarcaciones sumergibles<sup>69</sup>.

## **2.6 NARCOTRÁFICO A BORDO LANCHAS RÁPIDAS O GO-FAST.**

A partir del año de 1992, se puso en evidencia que las organizaciones del narcotráfico, dieron inicio al transporte de narcóticos con el empleo de un tipo de lanchas rápidas (ver fotografía No 6), también denominadas go-fast, que son embarcaciones pequeñas, de gran velocidad y maniobrabilidad, que tienen además la capacidad de transportar entre 1500 y 3000 kilogramos de sustancias psicoactivas (generalmente cocaína), entre los principales puertos y otras áreas de la costa Norte Colombiana, hacia los Estados Unidos, utilizando diferentes rutas, inclusive utilizando como puente, a las islas del caribe, o en forma directa hasta el golfo de Méjico.

---

<sup>68</sup> Armada República de Colombia, Boletín Electrónico, “Desmantelado Astillero Clandestino del narcotráfico en Nariño”, marzo 26 21 de 2005.

<sup>69</sup> Armada República de Colombia, Dirección de Desarrollo Institucional, “Rumbo al Futuro, Combatiendo al Narcotráfico enero 2001- marzo -2004 – Análisis de Recursos y Resultados, Capítulo 2 La Estrategia Naval contra el Narcoterrorismo – Cerrando Espacios”, Publicaciones Armada Nacional, Bogotá mayo 2004, p. 12, Pie de p. 12.

**Fotografía 6. Embarcación tipo lancha rápida o go-fast.**



Este mismo sistema también se empezó a emplear en el Pacífico, pero como en esta área marítima, las distancias desde la costa Pacífica Colombiana, a las costas de Centroamérica y de México son mayores, implicaron la utilización de estrategias, que incluyen un mayor número de reaprovisionamientos o de retanqueos en el mar, así como también la modalidad de relevos de embarcaciones.

A este tipo de embarcaciones se les ha denominado, "lanchas rápidas de bajo francobordo"<sup>70</sup> por su hermetismo, difícil detección, reducido francobordo y escasa superestructura, que tiene como efecto, que cuando la embarcación está cargada se sumerge y la mayor parte del casco navega bajo la línea de flotación,

---

<sup>70</sup> Resumen Ejecutivo, "Estudio Hemisférico del Narcotráfico Marítimo, Numeral VI.3 Enlace-Puertos e Interdicción en el Mar", Comisión Interamericana para el Control del Abuso de Drogas, CICAD, Treintacuatroava sesión, Montreal, Canadá, Noviembre 17 - 20 de 2003, p. 11.

la cual llega casi a coincidir con la cubierta principal, características, que sumadas a la carencia de mástiles y de otros aditamentos de superestructura, así como al empleo de pinturas de colores azul, verde o negro, hacen que este tipo de embarcaciones, sean muy difíciles de detectar, por parte de las autoridades.

El empleo de avanzadas ayudas a la navegación y geoposicionadores o GPS portátiles, lentes infrarrojos para los vigías y de diversos equipos de comunicaciones de larga (HF) y corta distancia (VHF marino), así como teléfonos satelitales, permiten que estas embarcaciones naveguen con seguridad y sean de gran eficiencia para las organizaciones de narcotraficantes, que las emplean para sus propósitos delictivos.

Referente a la evolución de este tipo de embarcaciones<sup>71</sup> se encontró que inicialmente se utilizaron los casco tipo Eduardoño<sup>72</sup> de 27 pies, propulsadas por dos motores fuera de borda a gasolina, generalmente de marca Yamaha, lo que facilita que estas embarcaciones naveguen a mas de 25 nudos en condiciones de mar gruesa, lo cual permitió un alto rendimiento, velocidad y confiabilidad.

Posteriormente se dio inicio a la utilización de cascos de 32 pies propulsados, por dos o tres motores de 200 caballos cada uno, aumentando la velocidad y confiabilidad del transporte, el cual se hizo mas efectivo, con la utilización de cascos de 36 pies y con propulsión de tres a cuatro motores, consiguiéndose altas velocidades y mayor capacidad de transporte, pero disminuyendo la autonomía, por el incremento en el consumo de gasolina, situación que conlleva a requerirse de un numero mayor de reaprovisionamientos o de retanqueos en el mar (fotografía 7).

---

<sup>71</sup> Informe Ejecutivo, "Rutas y Métodos del Tráfico Marítimo en las Américas, Perfil Físico de las Embarcaciones Típicas", Comisión Interamericana para el Control del Abuso de Drogas, CICAD, Primera Reunión Interamericana Sobre Cooperación Marítima Antidrogas, Lima Perú, septiembre 10 de 1997, p. 5.

<sup>72</sup> Eduardoño es una empresa legal Colombiana sin ningún vinculo con el narcotráfico, que fabrica botes y lanchas en fibra de vidrio, pero las embarcaciones construidas por esta empresa tipo langostera, son la que utiliza las organizaciones del narcotráfico, para el transporte marítimo de narcóticos, Informe Clasificado de Inteligencia Armada Nacional. N. del A.

**Fotografía 7. Tipos de lanchas rápidas o go-fast.**



Las organizaciones de narcotraficantes en su proceso de incrementar la eficiencia de su ilícito trabajo, adecuaron las ultimas tecnologías en la fabricación de embarcaciones, modificando la propulsión de las lanchas rápidas de motores fuera de borda a las lanchas rápidas con motores internos, también conocidos como motores dentro-fuera, por estar el motor dentro de un espacio cerrado dentro de la embarcación, sobresaliendo de esta solamente las hélices o propelas.

Este tipo de motores son generalmente diseñados con turboalimentadores, para obtener mayor potencia y rendimiento, los cuales utilizan para su operación, combustible diesel, incrementando casi en el doble la autonomía de las lanchas propulsadas con motores fuera de borda y a gasolina, además de aumentar la velocidad de la embarcación de 40 a mas de 60 nudos, con el propósito de impedir su detección, seguimiento, interceptación y captura en el mar.

## **CAPÍTULO 3**

### **ACTIVIDADES DE LAS ESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE LAS ORGANIZACIONES DEL NARCOTRÁFICO.**

Las organizaciones del narcotráfico desarrollan una multiplicidad de actividades dentro del proceso del transporte de narcóticos vía marítima desde la determinación de las áreas de operación, rutas, zonas de zarpe, zonas de reaprovisionamiento logístico o retanqueo, conformación de tripulaciones y de procedimientos de operación, por medio de los cuales, desarrollan su actividad delictiva y criminal del transporte de narcóticos.

#### **3.1 ÁREAS DE OPERACIÓN.**

El mar por ser un medio muy extenso y de difíciles y cambiantes condiciones Oceanográficas, se ha constituido en el escenario<sup>73</sup> mas favorable, para el tráfico de narcóticos en el hemisferio americano, las áreas marítimas de operación y tránsito que las organizaciones del narcotráfico utilizan, para abastecer de cocaína los mercados de Norteamérica, procedente de Suramérica y principalmente de Colombia, corresponden a una zona marítima, que tiene una extensión aproximada de seis millones de millas cuadradas<sup>74</sup>, que equivalen aproximadamente a quince millones de kilómetros cuadrados de mar.

---

<sup>73</sup> Armada República de Colombia, Dirección de Desarrollo Institucional, “Rumbo al Futuro, Combatiendo al Narcotráfico Enero 2001-Marzo 2004, Análisis de Recursos y Resultados, Capítulo 1 El Tráfico Marítimo de Drogas desde Colombia”, Bogotá, Mayo del 2004, p. 7.

<sup>74</sup> Resumen Ejecutivo “Estudio Hemisférico del Narcotráfico Marítimo, Numeral VI.3 Enlace-Puertos e Interdicción en el Mar”, Comisión Interamericana para el Control del Abuso de Drogas, CICAD, Treintacuatroava sesión, Montreal, Canadá, Noviembre 17 - 20 de 2003, p. 11.

Esta zona marítima incluye la totalidad de las aguas del Mar Caribe, las islas de las Antillas Mayores y Menores, las costas de Colombia, México y de los países Centroamericanos, el área marítima del el Golfo de México y la región oriental del Océano Pacífico, incluyendo las islas Ecuatorianas del archipiélago de Galápagos y la isla Colombiana de Malpelo (gráfico 1)<sup>75</sup>.

**Gráfico 1. Áreas de operación del narcotráfico vía marítima**

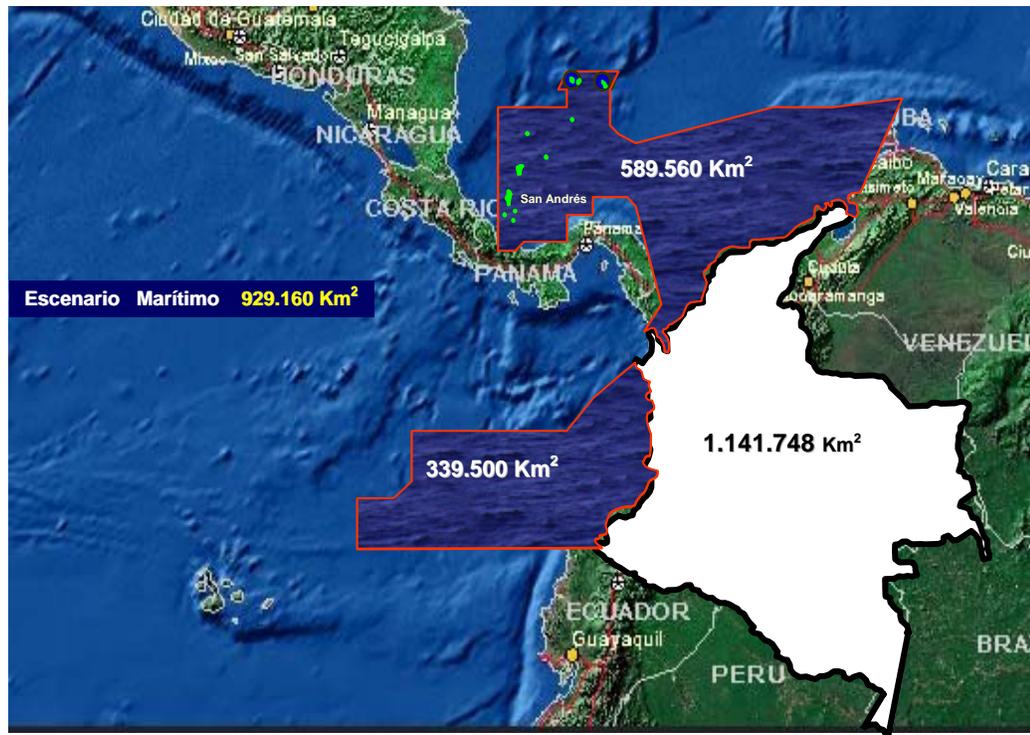


De esta gran zona marítima de operación y también de tránsito, explicada anteriormente, le corresponde por soberanía y jurisdicción a la República de Colombia, la responsabilidad jurídica de salvaguardar y asegurar que no se transporten narcóticos por sus aguas interiores, mar territorial, zona contigua, y zona económica exclusiva, áreas marítimas, que tiene una extensión aproximada

<sup>75</sup> Fuente JIATF-E. N. del A.

de 929.160 kilómetros cuadrados<sup>76</sup>, correspondiendo al mar caribe 589.560 kilómetros cuadrados y al Océano Pacífico 339.580 kilómetros cuadrados (gráfico 2).

**Gráfico 2. Áreas marítimas jurisdiccionales de Colombia.**



Las organismos de inteligencia de Colombia, así como la DEA, estiman que la cantidad aproximada de cocaína que se transporta anualmente vía marítima, tanto en el mar Caribe como en el Pacífico, por la zona de operación y tránsito, supera ampliamente las seiscientas toneladas métricas del alcaloide, estos cargamentos son distribuidos en mas de Quinientos embarques al año, siendo cada uno de los embarques de entre una o una y media toneladas<sup>77</sup>, de los cuales

<sup>76</sup> Armada República de Colombia, Dirección de Desarrollo Institucional, “Rumbo al Futuro, Combatiendo al Narcotráfico enero 2001- marzo -2004, Análisis de Recursos y Resultados, Capítulo 2 La Estrategia Naval contra el Narcoterrorismo, Cerrando Espacios, Publicaciones Armada Nacional, Bogota mayo 2004, p. 12.

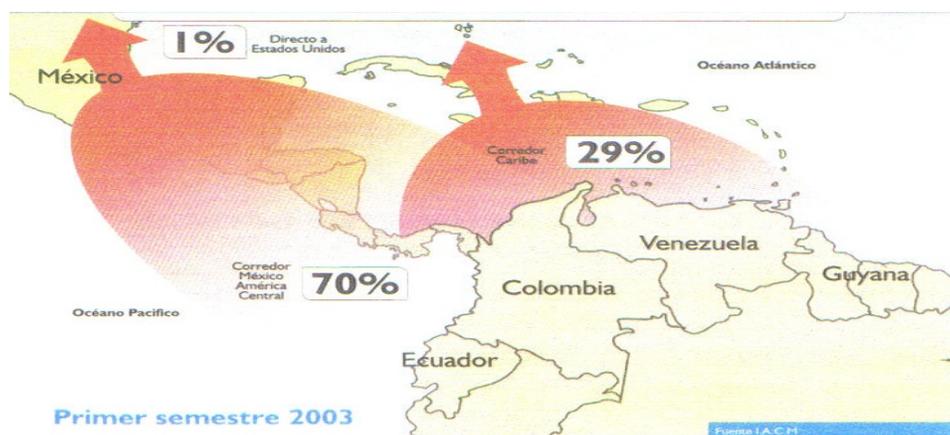
<sup>77</sup> Armada República de Colombia, Dirección de Desarrollo Institucional, “Rumbo al Futuro, Combatiendo al Narcotráfico enero 2001- marzo -2004 – Análisis de Recursos y Resultados,

la mayoría es transportado a bordo de las lanchas rápidas, conocidas con el nombre de “Go-Fast”. Las lanchas rápidas que se caracterizan por ser pequeñas, muy rápidas, difícilmente detectables por radar y por estar generalmente pintadas de color azul o verde oscuro, se hacen poco visibles sobre el mar, además que generalmente durante las horas del día, las tripulaciones colocan una carpa también de color azul que dificulta aun mas su detección visual.

### 3.2 CORREDORES MARÍTIMOS DE TRANSPORTE DE COCAÍNA.

Se estima que de Colombia sale el 70% de la cocaína que demanda el mercado mundial<sup>78</sup>, la cual es transportada por una zona de tránsito, que tiene dos corredores marítimos plenamente diferenciados: el corredor Caribe y el corredor México-América Central<sup>79</sup>. (gráfico 3).

**Gráfico 3. Corredores de narcotráfico marítimo primer semestre 2.003, fuente IACM- Interagency Assesementnt of Cocaína Movement.**



Capítulo 2 La Estrategia Naval contra el Narcoterrorismo – Cerrando Espacios”, Publicaciones Armada Nacional, Bogotá mayo 2004, p. 12.

<sup>78</sup> US National Drug Control Strategy, Washington D.C. marzo 2004.

<sup>79</sup> Armada República de Colombia, Dirección de Desarrollo Institucional, “Rumbo al Futuro, Combatiendo al Narcotráfico Enero 2001-Marzo 2004, Análisis de Recursos y Resultados, Capítulo 1 El Tráfico marítimo de Drogas desde Colombia”, Publicaciones Armada Nacional, Bogota, Mayo del 2004, p. 7.

El Corredor de narcotráfico marítimo de México-América Central, se utiliza principalmente para el tráfico ilícito que converge en Méjico, por lo cual se estima, con base en información del primer semestre del año 2003, que transita por este corredor el 70% de la cocaína procedente de Suramérica<sup>80</sup>.

Este corredor marítimo se divide en dos vías, el corredor del Caribe Oeste, en donde el tráfico de cocaína se estima en el 40% y que tiene su origen en las costas del mar Caribe Colombiano, y el corredor o vía del Pacífico Este, en la cual el tráfico de cocaína se estima en un 30%, el cual tiene origen especialmente en las costas del Pacífico Colombiano, y una menor parte de Ecuador y Perú, para un total general de este corredor del 70% , estas dos vías convergen en Méjico.

El segundo corredor marítimo denominado Caribe, tiene sus puntos de inicio principalmente en la costa Caribe Colombiana, de Venezuela y las Guyanas, teniendo como lugar de tránsito o destino intermedio las Antillas, para de esta área continuar el transporte hacia los países consumidores, que acuerdo con las estadísticas de la Interagency Assesement of Cocaine Movement<sup>81</sup>, este corredor marítimo movilizó aproximadamente el 30% de la cocaína, en el primer semestre del año 2003. El destino intermedio corresponde en un 11% a Jamaica, Cuba y Bahamas, el 7% a Haití y República Dominicana, el 6% a Puerto Rico e Islas Vírgenes, el 5% hacia el Caribe Este y Antillas Menores, y solo un 1% llega directamente a los Estados Unidos. El 40% restante se trafica por el Caribe Oeste, teniendo los cargamentos rutas hacia los países de Centroamérica, para su transferencia y posterior envío a los mercados de consumo en los Estados Unidos.

---

<sup>80</sup>Interagency Assesement of Cocaine Movement (IACM), Documento Producido por 12 Agencias del Gobierno Norteamericano, incluido el Comando Sur y la JIATFS, 2003. N. del A.

<sup>81</sup> Los flujos estadísticos son muy dinámicos y difíciles de precisar y están determinados por la situación de diferentes variables. Acuerdo a cálculos realizados por esta interagencia, y con base a datos de tráfico de cocaína de los años 2001 al 2003, estima que se ha presentado un flujo de desplazamiento del tráfico de droga de la vía del océano Pacífico este del corredor Méjico-América Central, hacia las rutas del corredor Caribe, esto implica un aumento del 25% del transporte de cocaína por el mar Caribe, siendo la posible explicación a este flujo de un corredor a otro la disminución de cultivos en los departamentos de Nariño y Putumayo y el aumento de los casos de interdicción marítima en el Océano Pacífico. N. del A.

### 3.3 ZONAS DE ZARPE.

Las organizaciones del narcotráfico que efectúan el transporte de narcóticos por vía marítima, utilizan tanto la costa Atlántica como Pacífica colombianas<sup>82</sup>, para el zarpe de las embarcaciones dedicadas al tráfico de cocaína.

#### 3.3.1 Zonas de zarpe Costa Atlántica colombiana.

En la costa Atlántica Colombiana, se han detectado cuatro zonas principales de acopio y zarpe de embarcaciones que transportan cocaína<sup>83</sup>, principalmente de embarcaciones tipo lancha rápida o go-fast, estas zonas son: La zona de la Guajira, zona de la Sierra Nevada de Santa Marta, zona del Golfo de Morrosquillo y Cartagena y la zona del Golfo de Urabá. (gráfico 4).

**Gráfico 4. Zonas de zarpe de la costa Atlántica Colombiana.**



<sup>82</sup> Memorias de “la conferencia internacional de Paz y Narcotráfico en Colombia, Conclusión numero 6”, realizada en Bogotá por la Asociación Coordinadora Cívica Nacional, el 21 de agosto del año 2003 - Bogotá D.C.-Colombia.

<sup>83</sup> Dirección Nacional de Estupeficientes, “La Lucha de Colombia Contra las Drogas Ilícitas, Acciones y Resultados 2002, Capítulo 2 Interdicción y Control al Tráfico de Drogas, Sustancias Químicas y Armas, Numeral 2.2.1 Tendencias del Narcotráfico vía Marítima”, Editorial JL Impresores, Bogotá 2003, p. 90.

La zona de la Guajira, que tiene una extensión costera de 233 millas náuticas aproximadamente, es el sector más septentrional de la costa Atlántica Colombiana, es una zona árida y casi desértica, muy poco desarrollada con excepción de la empresa carbonera Intercor ubicada en el área del Cerrejón y Puerto Bolívar.

Es además una región poco poblada y con poca presencia Estatal, estando la mayoría de su territorio sometido al status de reserva indígena de la Comunidad Wayuu, características que han facilitado las actividades ilícitas del contrabando en los años cincuenta, el transporte de la marihuana en las décadas de los años sesenta y setenta; y a partir de la década del los años ochenta el transporte de cocaína a bordo de lanchas rápidas, especialmente de los puertos naturales que están ubicados en la región mas norte de la Costa Caribe<sup>84</sup> Colombiana.

En esta área se mantiene un comercio activo tanto con Venezuela y el Caribe, ya que sus costas están ubicadas comparativamente, a menor distancia de las Antillas Mayores, comparadas con las costas de los departamentos situados más al sur-oeste. Esta posición geográfica de menor distancia a las antillas, le proporciona a las organizaciones del narcotráfico, la utilización de rutas directas utilizando las denominadas lanchas rápidas o go-fast, hacia las islas del caribe, que sirven de puente para dirigirse posteriormente hacia los Estados Unidos<sup>85</sup>.

El narcotráfico en la región de la Guajira, esta controlado por el Frente de Contrainsurgencia Wayuu del grupo narcoterrorista de las Autodefensas Ilegales

---

<sup>84</sup> Thoumi, Francisco E; Uribe, Sergio; Rocha, Ricardo; Reyes, Alejandro; Garzón, Edgar \_A., López, Andrés; Tokatlian, Juan G; Hernández, Manuel, "Drogas Ilícitas en Colombia, Su Impacto Económico y Social, Ministerio de Justicia, Dirección Nacional de Estupefacientes, Capítulo 3 Compra de tierra por Narcotraficantes, Numeral 1 la Región de la Costa Atlántica", Editorial Ariel, Bogotá 1997, p. 302.

<sup>85</sup> Dirección Nacional de Estupefacientes "La Lucha de Colombia Contra las Drogas Ilícitas – Acciones y Resultados 2002, Capítulo 2 Interdicción y Control al Tráfico de Drogas, Sustancias Químicas y Armas, Numeral 2.2.1 Tendencias del Narcotráfico vía Marítima", Editorial JL Impresores, Bogotá 2003, p. 90.

(AUI)<sup>86</sup>, que utiliza principalmente como áreas acopio de cocaína y de zarpe de embarcaciones del narcotráfico, las áreas al sur del Cabo de la Vela, Bahía Honda, Bahía Hondita, Puerto Estrella, Punta Gallinas y Puerto Inglés.

La zona de la Sierra Nevada de Santa Marta, que tiene una extensión costera de aproximadamente 200 millas náuticas, tiene en su parte norte el piedemonte de la Sierra Nevada de Santa Marta con grandes acantilados y zonas bajas que limitan con el departamento de la Guajira y hacia el sur la zona de la Ciénaga Grande del Magdalena, que limita con el departamento del Atlántico, cuya capital es Barranquilla, que es una ciudad altamente industrializada.

Esta zona ha sido tradicionalmente asociada a la época de la bonanza marimbera y la exportación ilegal de marihuana en buques mercantes (década de los años sesentas)<sup>87</sup>, actualmente se constituye en una zona de acopio de cocaína para su transporte ilícito en lanchas rápidas hacia el exterior<sup>88</sup>, especialmente hacia las Antillas Mayores, área de San Andrés y Providencia, y Centroamérica, para desde estas zonas posteriormente ser transportada hacia los Estados Unidos.

La zona está irrigada por gran cantidad de arterias fluviales menores, que favorecen el ingreso de este tipo de embarcaciones de escaso calado hacia las áreas específicas de acopio, frecuentemente no muy alejadas de las playas; en esta zona las áreas de acopio de cocaína, y de embarque están ubicadas en los

---

<sup>86</sup>El Frente de Contrainsurgencia Wayuu del grupo de narcoterroristas de las Autodefensas Ilegales (Aui), controla en el área de la guajira el narcotráfico y el contrabando, siendo su cabecilla el sujeto Jorge Robles Mendoza, alias Amauri- Informe de Inteligencia Clasificado Armada Nacional de Colombia. N. del A.

<sup>87</sup> THOUMI. Francisco E., "El Imperio de la Droga, Narcotráfico, Economía y la Sociedad en los Andes, Capítulo 3 Desarrollo y Estructura de la Industria Ilegal en los andes, La Industria Ilegal en Colombia, Marihuana", Editorial Planeta colombiana S.A. Bogota 2002, p.108.

<sup>88</sup> Dirección Nacional de Estupefacientes, "La Lucha de Colombia Contra las Drogas Ilícitas Acciones y Resultados 2002, Capítulo 2 Interdicción y Control al Tráfico de Drogas, Sustancias Químicas y Armas, Numeral 2.2.1 Tendencias del Narcotráfico vía Marítima", Editorial JL Impresores, Bogotá 2003, p. 90.

sectores de Buritaca, Don Diego y Guachaca<sup>89</sup>, que son controladas<sup>90</sup> por el Grupo Narcoterrorista de las Autodefensas Ilegales (AUI) de la Sierra Nevada de Santa Marta.<sup>91</sup>

La zona del Golfo de Morrosquillo, que tiene una extensión costera de aproximadamente 167 millas náuticas, tiene en su parte norte la ciudad de Cartagena, principal emporio turístico Colombiano en el Caribe, seguido hacia el sur del área del Canal del Dique, que une el río Magdalena con la Bahía de Cartagena, área cenagosa en la cual abundan los esteros y manglares, además de tener varias islas que están ubicadas geográficamente tanto en el archipiélago de las islas del Rosario, como en el área de San Bernardo; y al sur se encuentra realmente el Golfo de Morrosquillo, que también es una zona principalmente turística, sembrada de propiedades privadas de narcotraficantes<sup>92</sup>.

Al sur del Golfo de Morrosquillo se encuentra el delta que forma la desembocadura del río Sinú, el cual esta rodeado de zonas cenagosas, que conforman la Ciénaga de Cispatá, que tiene ubicada al frente la isla de isla Fuerte, área que el narcotráfico utiliza como centro de distribución de contrabando y de acopio de cocaína.

---

<sup>89</sup> Dirección Nacional de Estupefacientes, "Observatorio de Drogas de Colombia, Acciones y Resultados 2003, Capítulo 4, Infraestructura de Producción y Tráfico de Drogas", Editorial JL Impresores, Bogotá 2004, p. 100.

<sup>90</sup> THOUMI, Francisco E; URIBE, Sergio; Rocha, Ricardo; Reyes, Alejandro; Garzón, Edgar \_A., López, Andrés; Tokatlian, Juan G; Hernández, Manuel, "Drogas Ilícitas en Colombia, Su Impacto Económico y Social, Ministerio de Justicia, Dirección Nacional de Estupefacientes, Capítulo 3 Compra de tierra por Narcotraficantes, Numeral 1, la Región de la Costa Atlántica", Editorial Ariel, Bogotá 1997, p. 303.

<sup>91</sup> El Grupo Narcoterrorista de la Sierra Nevada de Santa Marta de la Auto Defensas Ilegales (Aui), que controla en el área el narcotráfico, tiene como cabecilla al sujeto Hernán Giraldo Serna - Informe de inteligencia Clasificado – Armada Nacional de Colombia. N. del A.

<sup>92</sup> THOUMI, Francisco E; Uribe, Sergio; Rocha, Ricardo; Reyes, Alejandro; Garzón, Edgar A., López, Andrés; Tokatlian, Juan G; Hernández, Manuel, "Drogas Ilícitas en Colombia, Su Impacto Económico y Social, Ministerio de Justicia, Dirección Nacional de Estupefacientes, Capítulo 3 Compra de tierra por Narcotraficantes, Numeral 1 la Región de la Costa Atlántica", Editorial Ariel, Bogotá 1997, p. 307.

El Grupo de Narcoterroristas de las Autodefensas Ilegales (AUI)<sup>93</sup>, que controlan el narcotráfico en la zona, utilizan tanto el área del Canal del Dique, el área de San Bernardo y la Ciénaga de la Virgen, como centros de acopio de cocaína y de zarpe de lanchas rápidas con embarques de coca hacia diferentes destinos: las Antillas Mayores y Menores, Archipiélago de San Andrés y Providencia y Centroamérica<sup>94</sup>, para desde allí ser posteriormente transportada hacia los Estados Unidos.

La zona del Golfo de Urabá que tiene una extensión costera de aproximadamente 228 millas náuticas, es una región selvática poco habitada y con diversidad de ríos, y áreas de manglar, especialmente en la desembocadura del Río Atrato, la región es asociada comúnmente al contrabando tanto de mercancías como de armas procedente de Panamá, específicamente de la zona franca de Colón.

El tráfico de cocaína que sale de esta área, se efectúa principalmente a bordo de lanchas rápidas en rutas que utilizan como puente a Panamá y demás países Centroamericanos, y México<sup>95</sup>; también se presentan casos de narcotráfico a bordo de buques de altobordo o de línea, es este caso se transporta cocaína en pequeñas cantidades, principalmente por la tripulación en forma individual. Las actividades del narcotráfico en esta región son controladas por los Grupos

---

<sup>93</sup> El Grupo Narcoterrorista de las Autodefensas Ilegales del área del Golfo de morrosquillo, que controla el narcotráfico en la zona, tiene como cabecilla al sujeto de alias Rodrigo Cadena - Informe de inteligencia Clasificado – Armada Nacional de Colombia. N. del A.

<sup>94</sup> Dirección Nacional de Estupefacientes, “La Lucha de Colombia Contra las Drogas Ilícitas – Acciones y Resultados 2002, Capítulo 2 Interdicción y Control al Tráfico de Drogas, Sustancias Químicas y Armas, Numeral 2.2.1 Tendencias del Narcotráfico vía Marítima”, Editorial JL Impresores, Bogotá 2003, p. 90.

<sup>95</sup> Informe Ejecutivo, “Rutas y Métodos del Tráfico Marítimo en las Américas, El Tráfico a Través del Caribe y Méjico”, Comisión Interamericana para el Control del Abuso de Drogas, CICAD, Primera Reunión Interamericana Sobre Cooperación Marítima Antidrogas, Lima Perú, Septiembre 10 de 1997, p. 3.

narcoterroristas de las Autodefensas Ilegales (AUI)<sup>96</sup> que controlan el narcotráfico en esta región.

### 3.3.2 Zonas de zarpe Costa Pacífica colombiana.

En la costa Pacífica Colombiana, se han detectado tres zonas principales en las que las organizaciones de narcotraficantes, que utilizan como áreas de acopio y zarpe de motonaves que transportan cocaína hacia los Estados Unidos: Zona Pacífico Norte, Pacífico Central y Pacífico Sur<sup>97</sup> (gráfico 5).

**Gráfico 5. Zonas de zarpe de la Costa Pacífica Colombiana.**



La zona del Pacífico Norte, que tiene una extensión costera de aproximadamente 156 millas náuticas, que corresponde básicamente a la costa del departamento del Chocó, es de vegetación selvática, siendo en el norte costa

<sup>96</sup> El Grupo Narcoterrorista de las Autodefensas Ilegales del área del Golfo de Urabá, que controla el narcotráfico en la zona, tiene como cabecilla al sujeto de alias el Alemán - Informe de Inteligencia Clasificado – Armada Nacional de Colombia. N. del A.

<sup>97</sup> Dirección Nacional de Estupefacientes “Observatorio de Drogas de Colombia, Acciones y Resultados 2003, Capítulo 4, numeral 4.2.1 Tendencias del narcotráfico por vía marítima y controles ejercidos”, Editorial JL Impresores, Bogotá 2004, p. 102.

baja y en el resto acantilada, que por su aislamiento de Colombia y su cercanía a Panamá, han favorecido su utilización por parte de las organizaciones narcoterroristas como centros de exportación de narcóticos.<sup>98</sup>

Al norte de la costa chocoana, desde Bahía Solano hasta donde se ubica la población Colombiana de Juradó, se han encontrado sitios de acopio, desde donde la cocaína es transportada a bordo de lanchas rápidas o go-fast hasta territorio Panameño<sup>99</sup>, la cual es entregada a organizaciones internacionales, que se encargan de transportar la droga vía terrestre por Centroamérica a México y desde allí a los Estados Unidos<sup>100</sup>.

En la zona Pacífico Norte las actividades del narcotráfico, son controladas en el área de Jurado por el grupo de narcoterroristas de las Farc, y en el área de Bahía Solano por el grupo de narcoterroristas de las AUI.<sup>101</sup>

La zona del Pacífico Centro, que tiene una extensión costera de aproximadamente 244 millas náuticas, que corresponden básicamente en su parte norte, al sur de las costas del departamento del Chocó, y en su parte central y sur a las costas del departamento del Valle del Cauca, predomina la vegetación selvática, pero en la parte norte es de costa alta, mientras que desde la Bahía de Buenaventura hacia el sur, es costa baja, donde predominan los esteros y el manglar.

---

<sup>98</sup> Thoumi, Francisco E; Uribe, Sergio; Rocha, Ricardo; Reyes, Alejandro; Garzón, Edgar A., López, Andrés; Tokatlian, Juan G; Hernández, Manuel, "Drogas Ilícitas en Colombia, Su Impacto Económico y Social, Ministerio de Justicia, Dirección Nacional de Estupefacientes, Capítulo 3, Compra de Tierra por Narcotraficantes, Numeral 2 Región Noroccidental", Editorial Ariel, Bogotá 1997, p. 313.

<sup>99</sup> Dirección Nacional de Estupefacientes "La Lucha de Colombia Contra las Drogas Ilícitas, Acciones y Resultados 2002, Capítulo 2 Interdicción y Control al Tráfico de Drogas, Sustancias Químicas y Armas, Numeral 2.2.1 Tendencias del Narcotráfico vía Marítima", Editorial JL Impresores, Bogotá 2003, p. 91.

<sup>100</sup> Dirección Nacional de Estupefacientes "Observatorio de Drogas de Colombia, Acciones y Resultados 2003 – Capítulo 4, Numeral 4.2.1 Tendencias del narcotráfico por vía marítima y controles ejercidos", Editorial JL Impresores, Bogotá 2004, p. 102.

<sup>101</sup> En el área de Juradó el narcotráfico es controlado por la cuadrilla 57 de las Farc, y en el área de Bahía solano es controlado por el bloque Chocó de las Aui - Informe de inteligencia Clasificado – Armada Nacional de Colombia. N. del A.

En la región norte del área Pacífico Centro, las principales áreas de acopio y de zarpe de lanchas rápidas o go-fast transportando cocaína, son el caserío de Pizarro y los esteros predominantes en el delta que forma las desembocaduras del río San Juan, generalmente la cocaína que es acopiada en esta región, es traída a bordo de embarcaciones artesanales desde el área de la Bahía de Buenaventura, facilitándose este transporte, ya que todo el ciclo logístico de las poblaciones del sector del río San Juan, es efectuado marítimamente desde Buenaventura, por no existir ninguna otra vía de comunicación, ni carretables.

El área general de la Bahía de Buenaventura se considera como el mayor centro de embarque de cocaína a bordo de buques de línea o llamados de carga mayor, la cual es encaletada generalmente en pequeñas cantidades dentro de contenedores, y camuflada entre mercancía legal, esta actividad del narcotráfico se facilita por la gran cantidad de buques de línea que arriban al puerto, y la infinidad de contenedores que tienen como destino o salida el puerto de Buenaventura<sup>102</sup>, con destino a Norteamérica, Centroamérica, Suramérica o Europa.

De la misma área del puerto de Buenaventura, las organizaciones del narcotráfico también efectúan el transporte de narcóticos, a bordo de embarcaciones de cabotaje, artesanales o de transporte de pasajeros, al área del Pacífico Sur, para ser acopiados en esa región y posteriormente ser transportados al exterior.

Otro de los aspectos que revisten importancia en relación con el narcotráfico con el puerto de Buenaventura, es que desde la Bahía de

---

<sup>102</sup> Dirección Nacional de Estupefacientes, “Observatorio de Drogas de Colombia – Acciones y Resultados 2003 – Capítulo 4, numeral 4.2.1 Tendencias del narcotráfico por vía marítima y controles ejercidos”, Editorial JL Impresores, Bogotá 2004, p. 102.

Buenaventura<sup>103</sup>, zarpa el porcentaje mas grande de buques pesqueros<sup>104</sup>, que son los encargados de reabastecer de combustible y demás elementos logísticos, a las lanchas rápidas o go-fast, que transportan cocaína a través de las rutas del Pacífico hacia el exterior.

El sur de la Bahía de Buenaventura, es una área de extensos manglares, infinidad de esteros como la Ciénaga de Mallorquín y desembocaduras de varios ríos, situación geográfica que ha facilitado a las organizaciones del narcotráfico, utilizar esta área como punto de zarpe de embarcaciones tipo lancha rápida o go-fast, generalmente cargadas con aproximadamente tonelada y media de cocaína, que navegan inicialmente en ruta hacia la isla de Malpelo, donde es reabastecida por parte de un pesquero y luego continua hacia el norte, donde entrega su cargamento ilícito a otra embarcación, que finalmente la transporta hacia un punto de las costas Mexicanas o a Estados Unidos.

En la Zona Pacífico Centro las actividades del narcotráfico, son controladas en el norte de buenaventura por el grupo de narcoterroristas de las Autodefensas Ilegales (AUI), en el puerto de Buenaventura por las Organizaciones de narcotraficantes del Norte del Valle, y al sur de Buenaventura por el grupo de narcoterroristas de las Farc<sup>105</sup>.

La zona del Pacífico Sur, que tiene una extensión costera de aproximadamente 234 millas náuticas, que corresponden básicamente a las costas de los departamentos del Cauca y Nariño, en las cuales predomina la

---

<sup>103</sup> Informe Ejecutivo, “Rutas y Métodos del Tráfico Marítimo en las Américas, El Tráfico a Través del Caribe y Méjico”, Comisión Interamericana para el Control del Abuso de Drogas, CICAD, Primera Reunión Interamericana Sobre Cooperación Marítima Antidrogas, Lima Perú, Septiembre 10 de 1997, p. 3.

<sup>104</sup> Dirección Nacional de Estupefacientes, “La Lucha de Colombia Contra las Drogas Ilícitas – Acciones y Resultados 2002, Capítulo 2 Interdicción y Control al Tráfico de Drogas, Sustancias Químicas y Armas, Numeral 2.2.1 Tendencias del Narcotráfico Vía Marítima”, Editorial JL Impresores, Bogotá 2003, p. 90.

<sup>105</sup> En el área del río San Juan el narcotráfico es controlado el bloque Pacífico de las Aui, y en el área al sur de Buenaventura por la cuadrilla 30 de las Farc - Informe de inteligencia Clasificado – Armada Nacional de Colombia. N. del A.

vegetación selvática, además de ser una región de extensos manglares y esteros, en ella desembocan grandes ríos como el Mira y el Patía. Es una región poco poblada y de muy poco desarrollo, todo el transporte de personas y elementos logísticos se hace vía marítima, desde los puertos de Buenaventura y Tumaco, al sur de esta región se encuentra la frontera de Colombia con la República del Ecuador.

Adicionalmente en esta región las organizaciones del narcotráfico, acostumbran a concentrar gran cantidad de cocaína en determinados puntos, mediante su transporte en lanchas deportivas o de transporte de pasajeros de bajo perfil y embarcaciones artesanales comúnmente llamadas metreras, actividad que se facilita porque el aprovisionamiento logístico del área, se realiza obligatoriamente por vía marítima, por no existir ningún otro medio de transporte, posteriormente la coca es embarcada bordo de lanchas rápidas o go-fast, encargadas de transportarla hasta la primera área de entrega, que acorde con la ruta escogida puede ser el área de Islas Galápagos o la isla de Malpelo<sup>106</sup>, lugar donde la droga es reembarcada a bordo de un buque pesquero, al cual le corresponde transportar su carga ilícita hasta otro punto de entrega o llevar los narcóticos hasta el destino final.<sup>107</sup>

En la Zona Pacífico Sur las actividades del narcotráfico, son controladas en el puerto de Tumaco por el grupo narcoterrorista de las Autodefensas Ilegales (AUI) y al norte y sur del puerto, por las organizaciones Narcoterroristas de las Farc y del Eln.<sup>108</sup>

---

<sup>106</sup> Armada República de Colombia, Boletín Electrónico, “Incautadas 4.1 toneladas de coca y Capturados 10 Colombianos en el Océano Pacífico”, febrero 21 de 2005.

<sup>107</sup> Dirección Nacional de Estupeficientes, “La Lucha de Colombia Contra las Drogas Ilícitas – Acciones y Resultados 2002, Capítulo 2 Interdicción y Control al Tráfico de Drogas, Sustancias Químicas y Armas, Numeral 2.2.1 Tendencias del Narcotráfico vía Marítima”, Editorial JL Impresores, Bogotá 2003, p. 91.

<sup>108</sup> En el área del puerto de Tumaco el narcotráfico es controlado el bloque Libertadores del Sur de las Aui, y en el área norte y sur del puerto por las cuadrillas 29 y 60 de las Farc y una cuadrilla del Eln - Informe de inteligencia Clasificado – Armada Nacional de Colombia. N. del A.

### 3.4 RUTAS MARÍTIMAS DEL NARCOTRÁFICO.

El mar es el escenario que le ha sido más favorable a las organizaciones del narcotráfico para el tráfico ilícito de cocaína que sale de Colombia, con destino a los Estados Unidos (gráfico 6). Parte de las rutas marítimas en el Mar Caribe convergen en México, otras utilizan como puente las islas del Caribe, para después de un trasbordo continuar hacia el Golfo de México, pero todas tienen como destino final a Norteamérica. En el caso del Océano Pacífico, la mayoría de rutas convergen en México, aunque existen también rutas directas a Panamá, sin embargo como en el caso del Mar Caribe, también todas las rutas tienen como destino final Norteamérica.<sup>109</sup>

**Gráfico 6. Rutas marítimas del narcotráfico.**



<sup>109</sup> Armada República de Colombia, Dirección de Desarrollo Institucional, “Rumbo al Futuro, Combatiendo al Narcotráfico enero 2001- marzo -2004 – Análisis de Recursos y Resultados, Capítulo 1 El Tráfico Marítimo de Drogas Desde Colombia”, Publicaciones Armada Nacional, Bogotá mayo 2004, p. 7.

En las rutas del Mar Caribe, el mayor tráfico de cocaína, se efectúa preferencialmente a bordo de lanchas rápidas o go-fast, que utilizan rutas directas en forma inicial a las principales islas del Caribe, que sirven de puente y sitios de reembarco para el transporte final de cocaína hacia los Estados Unidos; en las rutas hacia el golfo de México, las embarcaciones que por su limitada capacidad de combustible, utilizan los buques pesqueros que trabajan para el narcotráfico (cartel de la Gasolina)<sup>110</sup>, como estaciones de reaprovisionamiento, especialmente en el área norte de la isla de San Andrés o al Norte de Honduras.

En las rutas del Océano Pacífico, el tráfico de cocaína se efectúa con el trasbordo del cargamento de cocaína de una lancha rápida, que zarpa desde la costa a un buque pesquero en alta mar<sup>111</sup>, o a bordo de un buque pesquero que desarrolla todo el trayecto casi en forma directa<sup>112</sup>, aunque también se utilizan los buques pesqueros como estaciones de reaprovisionamiento logístico, en cercanías de la isla de Malpelo o a las islas Galápagos.<sup>113</sup>

### **3.4.1 Rutas marítimas en el Mar Caribe.**

Las rutas del narcotráfico en el Mar Caribe, en las cuales predominantemente el transporte de cocaína se efectúa a bordo de lanchas rápidas o go-fast, tienen cuatro zonas establecidas como puntos de salida, dichas zonas son: la zona de la Guajira, la zona de la Sierra Nevada de Santa Marta, la zona del Golfo de Morrosquillo - Cartagena y la zona del Golfo de Urabá.

---

<sup>110</sup> Revista Semana, Informe Especial, “La Guerra en el Mar, El Mar Blanco”, Edición 964, Bogotá, octubre 21 del 2000.

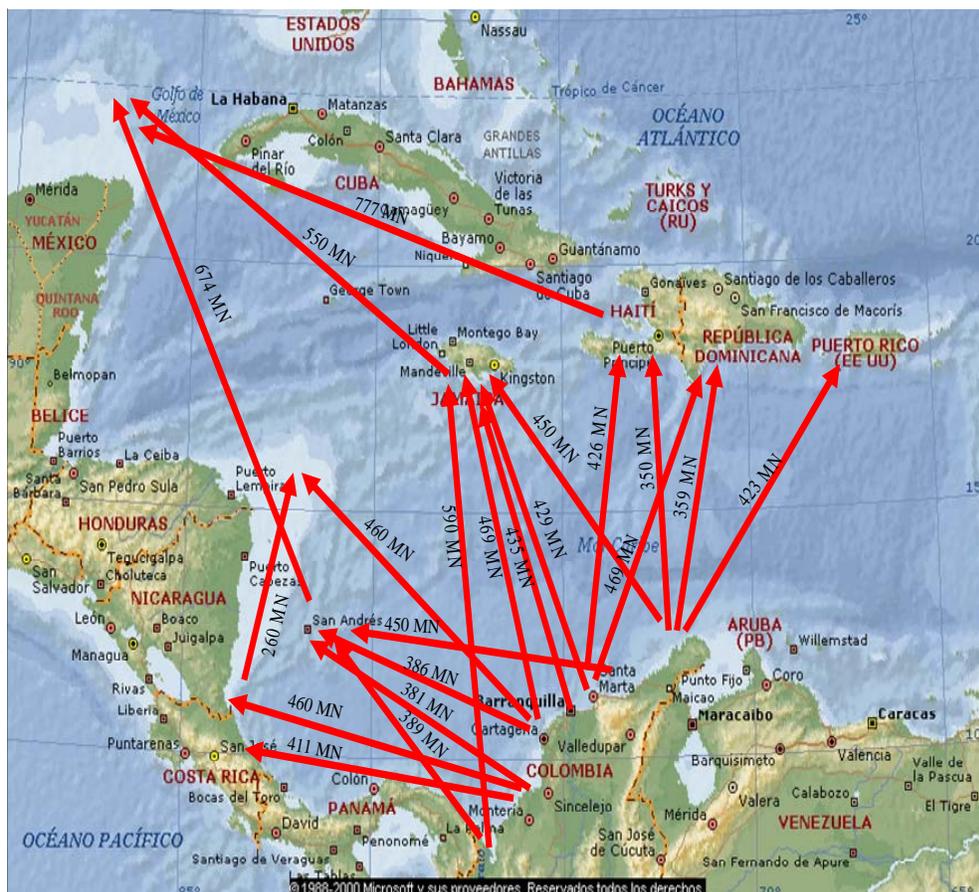
<sup>111</sup> Dirección Nacional de Estupefacientes, “Observatorio de Drogas de Colombia – Acciones y Resultados 2003 – Capítulo 4, numeral 4.2.1 Tendencias del narcotráfico por vía marítima y controles ejercidos”, Editorial JL Impresores, Bogotá 2004, p. 103.

<sup>112</sup> Armada República de Colombia, Boletín Electrónico, “Incautadas 4.1 Toneladas de Coca y Capturados 10 Colombianos en Aguas del Océano Pacífico”, febrero 21 de 2005.

<sup>113</sup> Dirección Nacional de Estupefacientes, “La Lucha de Colombia Contra las Drogas Ilícitas, Acciones y Resultados 2002, Capítulo 2 Interdicción y Control al Tráfico de Drogas, Sustancias Químicas y Armas, Numeral 2.2.1 Tendencias del Narcotráfico vía Marítima”, Editorial JL Impresores, Bogotá 2003, p. 91.

De estas zonas y dependiendo del punto de entrega existen varias rutas (Gráfico 7), dentro de las cuales las mas utilizadas son: las rutas directas a las islas del Caribe, con posterior reembarque hacia Estados Unidos<sup>114</sup>, rutas que incluyen reaprovisionamiento o retanqueo, en las cuales la lancha rápida es reaprovisionada por un buque pesquero de combustible y de otros elementos logísticos, para poder continuar con la navegación hasta el destino final y rutas de relevo, en las cuales el cargamento de cocaína es transbordado de una embarcación a otra, antes de llegar a su destino final.

**Gráfico 7. Rutas en el Mar Caribe.**



<sup>114</sup> Luca, de Tena Belén Boville, “La Guerra de la Cocaína, Capítulo 3 El Tráfico Ilícito de Drogas, Numeral 3, Transformación y Distribución”, Editorial Debate, Madrid, febrero del 2.000, p. 133.

Las rutas de la cocaína en el Mar Caribe son mas cortas y complejas, a pesar de ser menores las distancias, éstas en su recorrido, navegan dentro de aguas jurisdiccionales de varios países del Caribe y de Centroamérica, como también en aguas internacionales, lo que implica que para su interdicción, se necesario que exista en forma permanente, un excelente intercambio de informaciones de inteligencia, así como una oportuna coordinación operativa de las autoridades marítimas, de los países con fronteras marítimas limítrofes.

Las rutas directas en el Mar Caribe (ver gráfico No 8), tienen como destino principal la isla de Jamaica, Haití, República Dominicana, Bahamas, islas Vírgenes, Puerto Rico y las Antillas Menores<sup>115</sup>, donde los cargamentos de cocaína, son recibidos y posteriormente reembarcados en rutas finales<sup>116</sup> hacia los Estados Unidos.

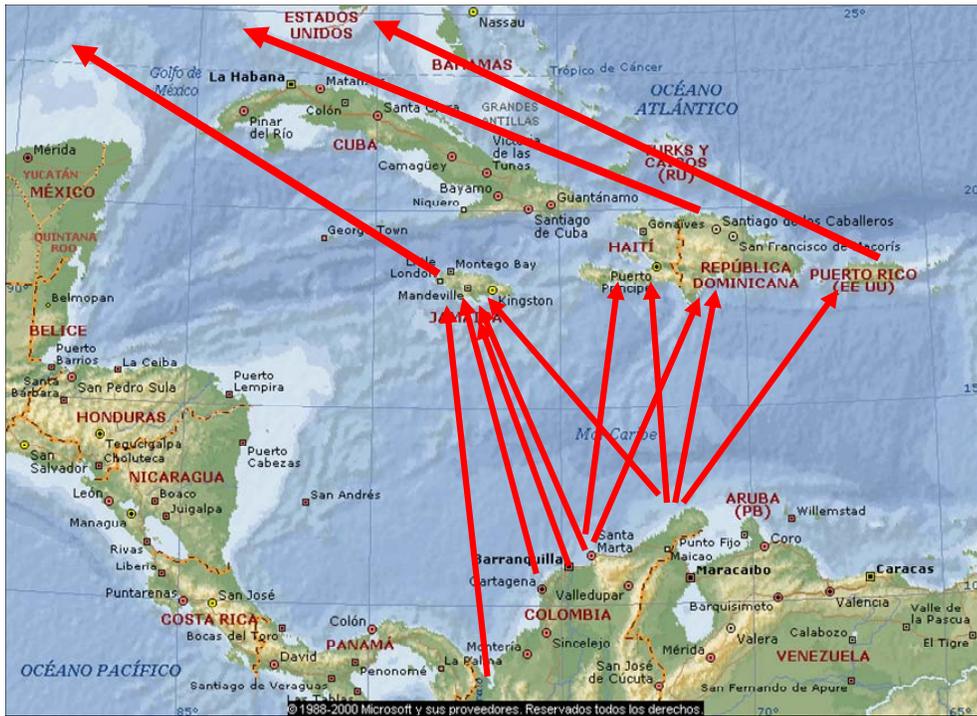
Dentro de estas rutas, las embarcaciones utilizadas para transportar la cocaína desde Colombia, son las lanchas rápidas o go-fast, operadas con dos o tres motores fuera de borda de 200 caballos de fuerza de combustión a gasolina, que pueden navegar distancias de hasta 450 millas náuticas sin necesidad de retanqueo o reaprovisionamiento en el mar, o lanchas con motores internos ( dentro fuera ), que utilizan para su operación combustible diesel, motores que por sus características de diseño, permiten a este tipo de embarcaciones navegar hasta 900 millas náuticas sin reaprovisionamiento, estos dos tipos de lanchas pueden transportar cargamentos de Cocaína desde ochocientos kilos a tres toneladas.

---

<sup>115</sup> Armada República de Colombia, Dirección de Desarrollo Institucional, “Rumbo al Futuro, Combatiendo al Narcotráfico Enero 2001-Marzo 2004, Análisis de Recursos y Resultados, Capítulo 1 El Tráfico marítimo de Drogas desde Colombia”, Publicaciones Armada Nacional, Bogotá, Mayo del 2004, p. 8.

<sup>116</sup> Informe Ejecutivo, “Rutas y Métodos del Tráfico Marítimo en las Américas, El Tráfico a Través del Caribe y Méjico”, Comisión Interamericana para el Control del Abuso de Drogas, CICAD, Primera Reunión Interamericana Sobre Cooperación Marítima Antidrogas, Lima Perú, Septiembre 10 de 1997, p. 3.

**Gráfico 8. Rutas directas en el Mar Caribe.**



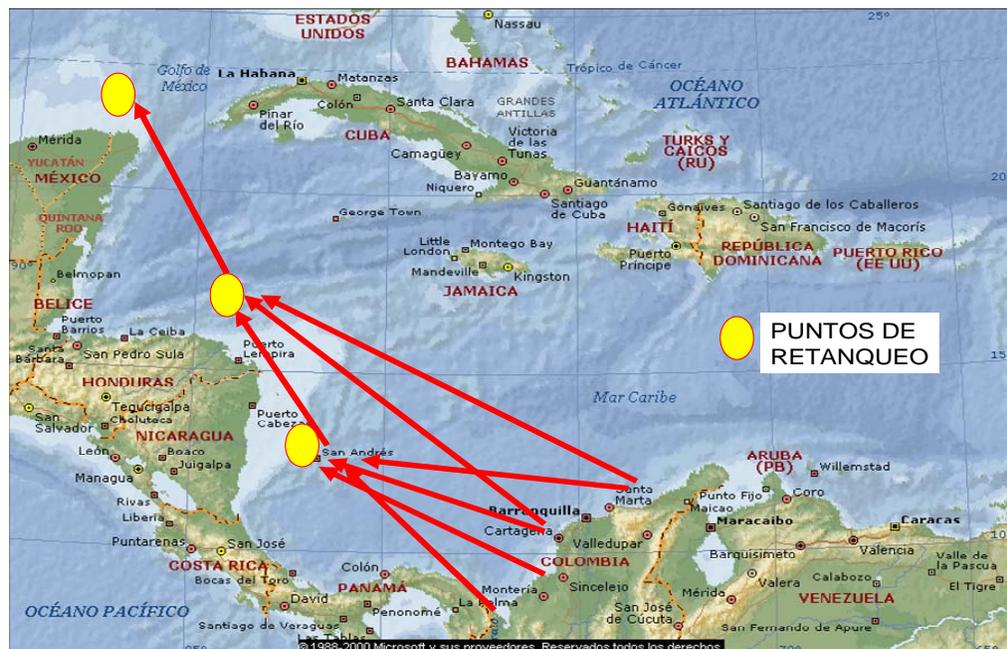
Las rutas que requieren de reaprovisionamiento o retanqueo en el Mar Caribe (gráfico 9), utilizan para su operación además de las lanchas rápidas o go-fast a buques pesqueros, que son los encargados de prestar el apoyo logístico a las lanchas en el mar.

Las organizaciones del narcotráfico que utilizan este tipo de rutas, generalmente prevén por cada lancha rápida, tres pesqueros de reaprovisionamiento logístico, para evitar el riesgo de no efectuar el retanqueo, así mismo antes del zarpe de la lancha rápida prevén con exactitud el sitio de rendezvous o de encuentro, manejan una confiable red de comunicaciones en las bandas HF y VHF, y utilizan la tecnología del teléfono satelital para efectuar de la manera mas segura posible, las coordinaciones previas y posteriores al retanqueo. Para la navegación utilizan los equipos más modernos de radares y de posicionamiento global o GPS.

Los buques pesqueros utilizados para esta ruta, generalmente tienen tanques adicionales mimetizados de combustible, para llevar la gasolina necesaria para el retanqueo, los citados retanqueos se efectúan generalmente de en horas nocturnas y en forma rápida. La lancha rápida después de ser reaprovisionada continúa su ruta en forma autónoma hasta otro punto de retanqueo o hasta su destino final.

La principal área de retanqueo o reaprovisionamiento de en el mar Caribe, en aguas jurisdiccionales Colombianas<sup>117</sup>, es la correspondiente al archipiélago de San Andrés y Providencia, área en la cual, en ocasiones las autoridades han encontrado sitios de acopio de cocaína y de combustible en las islas menores de Serrana y Serranilla.

**Gráfico 9. Rutas que requieren reaprovisionamiento en el Mar Caribe.**



<sup>117</sup> Dirección Nacional de Estupefacientes, “Observatorio de Drogas de Colombia – Acciones y Resultados 2003 – Capítulo 4, numeral 4.2.1 Tendencias del narcotráfico por vía marítima y controles ejercidos”, Editorial JL Impresores, Bogotá 2004, p. 102.

Las rutas de relevo en el Mar Caribe (gráfico 10), utilizan para su operación varios tipos de embarcaciones, generalmente lanchas rápidas y embarcaciones tipo pesqueros, las cuales después de navegar un trayecto, se van entregando el cargamento de cocaína de una embarcación a otra, en puntos determinados y preestablecidos previamente.

Los transbordos de los cargamentos de cocaína generalmente se efectúan en horas nocturnas y se hacen en una forma muy rápida, con el propósito de evitar el ser sorprendidos y así no ser sujetos de un proceso de interdicción marítima.

**Gráfico 10. Rutas de relevo en el Mar Caribe.**



En este tipo de ruta generalmente participan embarcaciones tipo lancha rápida o go-fast, tanto en el primer trayecto después del zarpe, como en el trayecto final hacia el golfo de México y en barcos pesqueros en los tramos de

navegación intermedia, el buque pesquero es utilizado en esta área intermedia, por ser un importante área de pesca o de tránsito a zonas pesqueras, por lo tanto permite una navegación sin sospechas.

Este tipo de rutas de relevo, en forma general se dificulta el proceso de la detección, seguimiento e interceptación de embarcaciones del narcotráfico, porque las navegaciones que realizan las embarcaciones del narcotráfico incluyen aguas jurisdiccionales de varios países, así como también el atravesar una zona de pesca y de alto tráfico comercial de la región, lo cual facilita el ocultamiento de la embarcación cargada con narcóticos, entre las demás embarcaciones, que están navegando en el área cumpliendo con actividades lícitas.

Los puntos de rendezvous o de entrega del cargamento de cocaína que son preestablecidos por las organizaciones de narcotraficantes antes del zarpe de las embarcaciones, solo son cambiados en caso de presentarse inconvenientes en la ruta de navegación, ya sea por avería o problemas técnicos de las embarcaciones, o en caso de que la autoridades marítimas se encuentra presente en el área, motivo por el cual las organizaciones del narcotráfico en forma permanente, tanto por radio como por teléfonos satelitales, monitorean las embarcaciones, y actualizan a los tripulantes de los cambios correspondientes.

#### **3.4.2 Rutas marítimas en el Océano Pacífico.**

Las rutas del narcotráfico en el Océano Pacífico (gráfico 11), difieren de las rutas del caribe, por llevarse a cabo en un área demasiado extensa, lo que implica que la mayoría de las rutas tengan navegaciones extremadamente largas incluyendo reaprovisionamientos en altamar, por tener como destino las costas de México, también y en menor proporción existen rutas directas desde el área norte de la costa Pacífica Colombiana hasta la República de Panamá, pero en ambos casos los cargamentos de cocaína transportados tienen como destino final el mercado de los Estados Unidos.

**Gráfico 11. Rutas marítimas en el Océano Pacífico.**



Las rutas directas a Panamá<sup>118</sup>, tienen como punto inicial de partida las costas del departamento del Chocó y específicamente al área comprendida entre Bahía Solano y la población de Juradó, cercana a los límites con la República de Panamá, el tráfico de cocaína se hace a bordo de lanchas rápidas o go-fast, en forma directa, sin requerir reaprovisionamiento, por ser navegaciones de cortas distancias.

Los cargamentos después de ser recibidos en las costas Panameñas, son transferidos al sistema de transporte terrestre, y continúan su desplazamiento hasta los Estados Unidos vía Centroamérica - México.

<sup>118</sup> Dirección Nacional de Estupefacientes, “Observatorio de Drogas de Colombia – Acciones y Resultados 2003 – Capítulo 4, numeral 4.2.1 Tendencias del narcotráfico por vía marítima y controles ejercidos”, Editorial JL Impresores, Bogotá 2004, p. 102.

Del área central de la Costa Pacífica Colombiana, especialmente en las zonas del norte y sur de la Bahía de Buenaventura, además de ser centros de acopio, son centros de zarpe de lanchas rápidas o go fast, en la ruta Pacífico-Malpelo, que necesariamente deben efectuar varios reaprovisionamientos logísticos, el primero en el área de la isla de Malpelo, y posteriormente por lo menos dos más en altamar, para poder continuar hacia las costas Centroamericanas o Mexicanas, las lanchas rápidas también son las encargadas de transbordar los cargamentos de cocaína a embarcaciones pesqueras o buques de línea en el sector de la isla de Malpelo.

Los buques pesqueros que efectúan el reaprovisionamiento logístico en esta ruta, zarpan desde el puerto de Buenaventura con varios días de anticipación, ocultándose entre los demás pesqueros legales, que si efectúan faenas de pesca. Como norma general por cada go-fast se tienen tres buques pesqueros de reaprovisionamiento, con el propósito de eliminar el riesgo de que este no se pueda efectuar, si algún buque es interceptado por las autoridades.

También se maneja una ruta directa de buques pesqueros desde el puerto de Buenaventura con destino de las costas Mexicanas, pero para evitar la interdicción, el buque pesquero zarpa en forma normal a faena de pesca y a una distancia aproximada de 40 millas de la costa, le es trasbordado el cargamento de coca, por medio de una lancha rápida o buque de cabotaje.

En el área sur de la Costa Pacífica Colombiana<sup>119</sup>, las rutas y la forma de operación del narcotráfico, es similar a la que se realiza en el área del Pacífico Centro, con la diferencia de que las zonas de zarpe están al sur o al norte del puerto de Tumaco y el área de retanqueo son las islas Galápagos del Ecuador.

---

<sup>119</sup> Dirección Nacional de Estupefacientes, "Observatorio de Drogas de Colombia – Acciones y Resultados 2003 – Capítulo 4, numeral 4.2.1 Tendencias del narcotráfico por vía marítima y controles ejercidos", Editorial JL Impresores, Bogotá 2004, p. 103.

Esta ruta es la mas extensa y requiere de varios puntos de retanqueo, para lo cual los buques pesqueros que cumplen las funciones de apoyo logístico zarpan desde el Ecuador, del Puerto de Tumaco o desde el puerto de Buenaventura, existiendo también esta ruta directa a bordo de pesqueros, que también zarpan del puerto de Tumaco en forma normal, y reciben el trasbordo del cargamento de cocaína en el mar.

En los barcos pesqueros que cubren la ruta en forma directa los cargamentos de cocaína generalmente fluctúan de 4 a 10 toneladas<sup>120</sup>, y los que se transportan a bordo de lanchas rápidas, generalmente son de 800 a 1500 kilos. Tanto en las rutas del Pacífico centro, como del Pacífico Sur, sean directas o rutas que necesariamente incluyen retanqueo, tienen siempre como destino las costas del océano Pacífico Mexicano, para después finalmente desde ese país ser transportadas generalmente en forma terrestre hacia los Estados Unidos de América<sup>121</sup>.

### **3.5 ZONAS DE REAPROVISIONAMIENTO LOGÍSTICO O RETANQUEO.**

Una zona de reaprovisionamiento logístico o de retanqueo, es un área marítima alejada de las rutas marítimas comerciales tradicionales, que es utilizada por las organizaciones del narcotráfico, para efectuar como su nombre lo indica, el reaprovisionamiento de combustible, ya sea gasolina o diesel, aceite de dos tiempos, repuestos de motores, víveres, agua y de elementos que requiere la tripulación de una lancha rápida para continuar con su ruta. (Fotografía 8).

---

<sup>120</sup> Armada República de Colombia, Boletín Electrónico, "Incautadas 4.1 toneladas de coca y Capturados 10 Colombianos en el Océano Pacífico", febrero 21 de 2005.

<sup>121</sup> Informe Ejecutivo, "Rutas y Métodos del Tráfico Marítimo en las Américas, El Tráfico a Través del Caribe y Méjico", Comisión Interamericana para el Control del Abuso de Drogas, CICAD, Primera Reunión Interamericana Sobre Cooperación Marítima Antidrogas, Lima Perú, Septiembre 10 de 1997, p. 3.

**Fotografía 8. Buque pesquero reaprovisionando una lancha rápida.**



Las zonas de reaprovisionamiento logístico del Mar Caribe, por lo general están situadas a distancias cortas de islas o de la costa, para que en el caso de no ser posible el apoyo por parte del buque nodriza a la lancha en ruta, esta tenga posibilidades de arribar a tierra y conseguir ayuda de las organizaciones del narcotráfico. Diferente del caso del Mar Pacífico, donde solamente los puntos de reabastecimiento cercanos a las áreas de Malpelo y Galápagos, se encuentran ubicados cercanos a tierra, ya que los demás, siempre encuentran ubicados en mar abierto.

También generalmente las organizaciones prevén, por lo menos dos o tres buques de apoyo logístico por cada lancha rápida, debido a la factibilidad de un problema mecánico a bordo del buque logístico, o a la interceptación de alguno de ellos por parte de las autoridades.

El reaprovisionamiento logístico varía, según la ruta, las distancia, el tipo de propulsión, la capacidad de combustible de la embarcación a aprovisionar, así como su velocidad de desplazamiento.

### 3.5.1 Zonas de reaprovisionamiento en el Mar Caribe.

En el área general del Mar Caribe, se efectúan de uno a tres reaprovisionamientos a lo largo de toda la ruta de la lancha rápida, que dependen no sólo de la modalidad delictiva, sino también de su capacidad de carga, tipo de propulsión y velocidad de operación. (gráfico 12)

**Gráfico 12. Zonas de reaprovisionamiento en el Mar Caribe.**



En el caso de emplearse sólo un aprovisionamiento por utilizar la lancha rápida combustible diesel, que permite mas autonomía, el reaprovisionamiento generalmente se lleva a cabo en cercanías de las islas menores de Serrana o Serranilla, o en los bancos Rosalinda y banco Gorda, situados aproximadamente a la mitad del recorrido entre las costas Colombianas y las Mexicanas de Yucatán.

Cuando se requieren de dos o tres reaprovisionamientos, por ser una lancha rápida que opera con motores fuera de borda a gasolina, se emplean sucesivamente puntos, de reaprovisionamiento próximos a: islas de San Andrés y Providencia, banco Gorda y un último punto, a la altura de la península de Yucatán.

### 3.5.2 Zonas de reaprovisionamiento en el Océano Pacífico.

En el área general del Océano Pacífico, las rutas del narcotráfico, por ser mas extensas, implican que las lanchas rápidas requiera, efectuar tres, cuatro o cinco reaprovisionamientos antes de llegar a su destino, también dependiendo del tipo o modalidad delictiva, capacidad de carga, tipo de propulsión y de la velocidad de operación (gráfico 13).

**Gráfico 13. Zonas de reaprovisionamiento en el Océano Pacífico.**



En las rutas que requieren de reaprovisionamiento en el Océano Pacífico, tanto la que tiene punto de zarpe en el área de Buenaventura y punto de reaprovisionamiento inicial el área de la isla Colombiana de Malpelo; como en la

ruta que tiene punto de zarpe el área del Puerto de Tumaco y punto de reaprovisionamiento inicial en las islas Ecuatorianas de Galápagos, si son cubiertas por lanchas rápidas de motores internos y combustible diesel, requieren incluyendo el reaprovisionamiento inicial un retanqueo mas si cubre la ruta de salida de Buenaventura, y dos si está en la ruta de salida de Tumaco, pero si el embarcación es una lancha rápida, propulsada por motores fuera de borda a gasolina requiere de tres o cuatro retanqueos adicionales al primero, dependiendo de la ruta tomada.

También es importante anotar que por ser las rutas del Pacífico tan extensas, en los puntos de reaprovisionamiento además de entregarse combustible y los elementos de apoyo logístico necesarios, con frecuencia también se efectúa el cambio de tripulaciones.

En ocasiones en las rutas del Pacífico, se efectúa el trasbordo del los cargamentos de las lanchas rápidas a otro tipo de embarcaciones, que pueden ser buques pesqueros, buques de cabotaje o buques de línea, pero también es concreto que el trayecto final hasta las costas mexicanas, siempre se efectúa a bordo de barcos pesqueros, de bandera Mexicana, los cuales reciben el cargamento de narcóticos de las lanchas rápidas, o de otro tipo de embarcación, a distancias cercanas de las costas, y llevan la cocaína hasta la proximidad de las playas, donde es transbordada a embarcaciones menores, que las transportan hasta tierra, de donde las organizaciones Mexicanas del narcotráfico, posteriormente movilizan el alcaloide vía terrestre hasta los mercados Norteamericanos.

### **3.6 TRIPULACIONES**

El narcotráfico vía marítima que tiene sus orígenes en Colombia y cuyo destino final, son los mercados de los Estados Unidos, se realiza en varios tipos

de embarcaciones, en los buques de línea y de cabotaje, los narcóticos en forma general van mimetizados dentro de la carga legal, ya sea dentro o en las paredes de los contenedores, o mezclados con la carga ilícita al granel, sin conocimiento ni participación de la tripulación, pero en el caso de los buques pesqueros y de las lanchas rápidas o go-fast, las tripulaciones conocen y participan del ilícito.

Las tripulaciones de los buques pesqueros, están conformadas generalmente por un capitán y ocho tripulantes<sup>122</sup>, todos ellos concurrentemente son originarios del área y siempre se han desempeñado en el medio pesquero, realizando las correspondientes faenas de pesca en este tipo de embarcaciones.

El capitán quien es responsable del buque y de la tripulación, es la persona que tiene el contacto directo con la organización del narcotráfico, organización que por lo general es la propietaria de la embarcación, pero que por razones de seguridad, utilizan a terceras personas como testaferros, para que aparezcan como los propietarios, y así evitar suspicacias y que la embarcación sea correlacionada con el narcotráfico, estos testaferros son responsables de que la documentación de la embarcación se encuentre en regla y vigente, así como también las licencias del capitán y de la tripulación.

El capitán con el miembro de la organización encargado de la parte del transporte marítimo, planean la ruta para el transporte de la cocaína, determinan el lugar de zarpe y de entrega, tipo y clase de comunicaciones, y las fechas en que estas actividades se deben realizar, así mismo si el caso fuera de que el buque pesquero, solo fuera a participar como plataforma logística, para el reaprovisionamiento de lanchas rápidas, también las personas nombradas anteriormente planean la ruta correspondiente, así como el punto de reaprovisionamiento, tipos y clase de comunicaciones y las fechas en que estas actividades deben ser realizadas.

---

<sup>122</sup> Armada República de Colombia, Boletín Electrónico, "Incautada 10 Toneladas de Cocaína en Pacífico A bordo del buque Pesquero Paulo", mayo 9 de 2003.

La tripulación participa directamente tanto del cargue de la cocaína como de la gasolina y demás elementos logísticos necesarios para la actividad de reaprovisionamiento de una lancha rápida<sup>123</sup>, este tipo de cargamentos ilícitos, en forma consuetudinaria van mimetizados o escondidos en compartimentos ocultos del buque, ya sea en dobles fondos, entre tanques de combustible<sup>124</sup>, cuartos de maquinas o dentro de compartimentos especiales elaborados en las bodegas de pesca, así mismo también participan directamente en el proceso de entrega de los narcóticos, de la gasolina y demás elementos de apoyo logístico.

El capitán como función adicional además de la seguridad de la navegación y de las comunicaciones, también es el responsable ante la organización por la seguridad del cargamento de la cocaína, así como de su entrega oportuna en modo, hora, lugar y a la persona adecuada.

Las tripulaciones de estas embarcaciones permanecen un tiempo prolongado a bordo de ellas, son de plena confianza de la organización y realizan varios viajes, y por lo general se involucran en este tipo de actividades delictivas, por la ambición del dinero ya que es una trabajo supremamente rentable, comparado con el lucro que se obtiene en faenas de pesca legal y los tiempos de duración en el mar son mucho menores.

En el caso de las lanchas rápidas o go-fast, el manejo de la embarcación y de la tripulación es diferente al caso de los buques pesqueros; la lancha rápida solo es utilizada para un solo viaje, ya que son construidas en fibra de vidrio y para navegaciones costeras y de poca duración, lo cual no les permite hacer otro viaje porque el casco se ve afectado por el oleaje de altamar, asimismo los motores

---

<sup>123</sup> Armada República de Colombia, Dirección de Desarrollo Institucional, “Rumbo al Futuro, Combatiendo al Narcotráfico enero 2001- marzo -2004 – Análisis de Recursos y Resultados, Capítulo 3 Resultados de la Lucha Contra el Narcotráfico”, Publicaciones Armada Nacional, Bogotá mayo 2004, p. 17.

<sup>124</sup> Revista Semana, Informe Especial, “La Guerra en Altamar”, Edición 964, Bogotá, octubre 21 del 2000.

fuera de borda tienen una vida limitada a tres mil horas de operación antes de un overhall o reparación mayor, situación que no da la confiabilidad para un segundo viaje, al igual que los motores dentrofuera. En este tipo de ilícito la embarcación a pesar de ser de la organización, no tiene ningún tipo de documentación que indique propiedad por no estar matriculada, lo cual hace casi imposible el control por parte de las autoridades.

Las tripulaciones de las lanchas rápidas son conformadas por cuatro personas<sup>125</sup>, el capitán quien por lo general es oriundo de la isla de San Andrés, debido a que los habitantes de esa región Colombiana conocedores de la navegación de altura<sup>126</sup> o de altamar, por estar esta isla a mas de trescientas sesenta millas náuticas de distancia de la Costa Atlántica Colombiana, además de la función de capitán también se desempeña como mecánico por tener también conocimientos empíricos y prácticos sobre motores fuera de borda, por ser su trabajo normal el de lancharo en estas islas.

Uno de los otros tripulantes es una persona no relacionada con la vida del mar, pero es embarcado a bordo de la lancha rápida por la organización, como responsable ante esta por el cargamento de cocaína, y sus únicas funciones son las de seguridad de los narcóticos, de su oportuna entrega y de las comunicaciones. Los otros dos tripulantes desempeñan las funciones de ayudantes de navegación, y su trabajo consiste principalmente en vigilar el horizonte en forma permanente, por turnos, con el propósito de divisar a tiempo alguna embarcación que les pueda perseguir o interceptar, así como también tienen la responsabilidad de manipular el cargamento ilícito, tanto en el proceso de su embarque como de desembarque.

En este caso la única persona de la tripulación que esta relacionada directamente con la organización del narcotráfico, es el tripulante responsable del

---

<sup>125</sup> Revista Semana, Artículo "Los Barcos de los Narcos", Edición 1095, Bogotá, abril 26 del 2003.

<sup>126</sup> Revista Semana, Crónica Especial, "el Ultimo Naufragio", Edición 1147, Bogotá, abril 23 del 2004.

cargamento<sup>127</sup>, motivo por el cual ni el capitán ni los ayudantes de navegación conocen para quien trabajan, pero todos si son partícipes de la actividad ilícita, porque participan directamente de ella; en este tipo de embarcaciones el cargamento de cocaína va dentro de la bodega de la lancha, sin ningún tipo de ocultación, por ser tipo de embarcación muy pequeña, que no permite su ocultación o mimetizaje.

### **3.7 FORMA DE OPERACIÓN (BINOMIO LANCHA RÁPIDA - PESQUERO).**

Este tipo de operación se desarrolla con la participación de dos tipos diferentes de embarcaciones, una lancha rápida y un buque pesquero, pero implica una excelente coordinación. Cada una de las embarcaciones debe cumplir en forma exacta las instrucciones sobre las rutas de navegación, siendo de gran importancia el arribo al punto de encuentro en el tiempo establecido, de igual manera también es importante la comunicación entre las dos embarcaciones, máxime cuando se hace necesario efectuar modificaciones de tiempo y lugar.

Las dos embarcaciones, tanto el buque pesquero como la lancha rápida o go-fast, generalmente pertenecen a la misma organización del narcotráfico, pero también en varias ocasiones se presentan alianzas de organizaciones distintas, como en los casos de que el cargamento de cocaína se deban entregar a una organización de narcotráfico de otro país, como en el caso de organizaciones delictivas Mexicanas.

Este tipo de operaciones delictivas de binomio de embarcaciones, sirven a las organizaciones del narcotráfico tanto como para el reabastecimiento logístico<sup>128</sup> a una lancha rápida en ruta para que esta pueda continuar con su

---

<sup>127</sup> Revista Semana, Artículo "Los Barcos de los Narcos", Edición 1095 Bogotá, abril 26 del 2003.

<sup>128</sup> Revista Semana, Informe Especial, "La Guerra en Altamar", Edición 964, Bogotá, octubre 21 del 2000.

travesía, como para el trasbordo del cargamento de narcóticos de la lancha rápida a un buque pesquero, que es el encargado de continuar con el trayecto marítimo de narcóticos, Las dos embarcaciones zarpan de lugares diferentes y cumplen la mayoría del trayecto dentro de la ruta marítima en forma independiente una de otra y solo se reúnen en el punto de reabastecimiento previsto, por un tiempo muy limitado, el cual generalmente es en horas nocturnas, para evitar ser sorprendidos por las autoridades de vigilancia o de interdicción marítima.

En el caso de la lancha rápida o go-fast, la embarcación es comprada por la organización del narcotráfico, en alguna de las ciudades principales de la Costa Atlántica o Pacífica Colombiana y posteriormente, vía terrestre a bordo de una tractomula o vía marítima, es trasladada hasta la zona de zarpe. En la zona de zarpe es verificada en cuanto al estado del casco y el correcto funcionamiento de los motores, que como premisa general también son nuevos. Posteriormente a la revisión y, de salir positiva, se continúa con el proceso administrativo que conlleva el alistamiento del viaje; que incluye la ubicación de la tripulación y del cargamento de cocaína a transportar hacia los países consumidores.

Cuando la organización determina el día y hora de zarpe, se efectúa el embarque del cargamento a bordo de la lancha rápida y de forma seguida se da instrucción a toda la tripulación la ruta que se debe seguir, y solamente al capitán y al tripulante responsable de los narcóticos, se les informa sobre el sitio de encuentro, determinándoseles tanto la fecha, hora y lugar, así como también el nombre y características del buque o buques pesqueros, que le suministrarán el apoyo logístico o que les recibirán el cargamento ilícito.

Antes del zarpe se efectúa la entrega al tripulante encargado de la seguridad del cargamento de cocaína de los diferentes equipos de comunicaciones y códigos de comunicación así como de teléfonos satelitales, geoposicionadores portátiles y se efectúan prueba de estos para comprobar su correcta operación, así mismo también se hace entrega de una carta de

navegación con los puntos de ruta, puntos de reaprovisionamiento y de entrega del cargamento, quedando en este momento listos para el inicio de la travesía.

El zarpe de la lancha rápida o go-fast, generalmente se efectúa en horas del atardecer, entre cinco y seis de la tarde, con el propósito de ser menos posible la detección del zarpe por parte de las autoridades de interdicción marítima, además la organización del narcotráfico en forma permanente ha tenido vigilancia tanto del área terrestre como marítima, con el propósito de estar seguros de la no presencia de las autoridades en el área.

Después del zarpe de la lancha rápida, esta efectúa la navegación acorde a la ruta determinada navegando a la máxima velocidad, que le permitan sus características (tipo de casco y potencia de los motores), y acorde a las condiciones de mar presentes en el área (oleaje, corrientes y vientos presentes), esta navegación se efectúa durante toda la noche y el amanecer, dejando de navegar en el día, colocándose una carpa de color azul para no ser detectable por aviones de patrullaje y reconocimiento<sup>129</sup>, y continuando la travesía generalmente después de las cuatro de la tarde hacia el punto de reaprovisionamiento o de entrega del cargamento de narcóticos.

El reaprovisionamiento generalmente se efectúa en horas nocturnas para evitar la detección por parte de las autoridades, pero también se puede efectuar en horas diurnas, con gran incremento del riesgo de ser descubiertas. Siempre en los dos casos esta actividad se realiza de la forma más rápida posible, en tiempos que varían de quince a cuarenta y cinco minutos; en este tiempo se efectúa tanto la entrega de combustible, repuestos de motores, alimentación y demás elementos que se requieran. El tiempo varia según las condiciones del mar, ya que con mar gruesa o de gran oleaje, resulta difícil que las dos embarcaciones se acoderen

---

<sup>129</sup> Resumen Ejecutivo, "Estudio Hemisférico del Narcotráfico Marítimo, Numeral VI.3 Enlace-Puertos e Interdicción en el Mar", Comisión Interamericana para el Control del Abuso de Drogas, CICAD, Treintacuatroava sesión, Montreal, Canadá, Noviembre 17 - 20 de 2003, p. 11.

(unirse una a la otra, amarrándose con cabos)<sup>130</sup>, debido a su diferencia de tamaño y peso, puede suceder que la de mayor envergadura o sea el buque pesquero, ocasione graves daños y/o inclusive el naufragio o hundimiento de la lancha rápida.

Es durante el proceso reaprovisionamiento y de retanqueo, o del trasbordo del cargamento de cocaína, cuando las dos embarcaciones interactúan conjuntamente ya que se reúnen una con otra físicamente, para facilitar la maniobra del traspaso del combustible y demás elementos logísticos. (fotografía 9)

**Fotografía 9. Binomio pesquero - lancha rápida efectuando retanqueo.**



<sup>130</sup> Revista Semana, Informe Especial, “La Guerra en Altamar”, Edición 964, Bogotá, octubre 21 del 2000.

Al término del procedimiento de apoyo logístico o de entrega, cada una de ellas, continúa su navegación en forma independiente, aunque continúan comunicándose por radio. La comunicación es vital antes del encuentro porque facilita la aproximación entre ellas, la comunicación posterior es también importante, en el sentido de que si se presentan problemas técnicos de máquinas en la navegación, existe la posibilidad de que el pesquero apoye a la lancha rápida, en esta clase de emergencias. Es imprescindible para las organizaciones del narcotráfico que la totalidad de las comunicaciones se hagan en forma codificada, para que en el caso de ser interceptadas por las autoridades, no pueda ser descifrada la actividad ilícita.

En el caso del buque pesquero, la embarcación pertenece a la organización del narcotráfico, y para no levantar sospechas, generalmente alterna las faenas de pesca legal con las actividades del narcotráfico. En el momento de requerirse la embarcación para servir como buque de apoyo logístico<sup>131</sup> para el reaprovisionamiento de lanchas rápidas o para recibir en el mar un cargamento de cocaína y transportarlo a otro punto determinado, el capitán con algún experto marítimo de la organización, verifica el buque en cuanto al estado del casco y el correcto funcionamiento de los motores, posteriormente a la revisión y de salir positiva, se continúa con el proceso administrativo que conlleva el alistamiento del viaje; que incluye el alistamiento de la tripulación y de los suministros logísticos a entregar en el mar.

Cuando la organización determina el día y hora de zarpe, se efectúa el embarque del material logístico, que generalmente consta de gasolina, aceite para motor de dos tiempos, motobomba para el trasiego de este combustible del pesquero a la lancha rápida a reaprovisiona, repuestos de motor, víveres y demás

---

<sup>131</sup> Armada República de Colombia, Dirección de Desarrollo Institucional, "Rumbo al Futuro, Combatiendo al Narcotráfico enero 2001- marzo -2004 – Análisis de Recursos y Resultados, Capítulo 3 Resultados de la Lucha Contra el Narcotráfico", Publicaciones Armada Nacional, Bogotá mayo 2004, p. 17.

elementos que se requieran entregar<sup>132</sup> y de forma seguida se da instrucción a la tripulación la ruta que se debe seguir, y solamente al capitán que es el responsable de la embarcación y de la navegación, se le informa sobre el sitio de encuentro para reaprovisionamiento, determinándosele tanto la fecha, hora y lugar, así como también las características de la lancha a reaprovisionar.

Antes del zarpe se efectúa la verificación de los diferentes equipos de comunicaciones y códigos de comunicación así como de teléfonos satelitales, geoposicionador portátil y se efectúan prueba de estos para verificar su correcta operación, así mismo también se hace entrega de una carta de navegación con los puntos de ruta, puntos de reaprovisionamiento, quedando en este momento el pesquero listos para el inicio de la travesía

El zarpe del buque pesquero de reaprovisionamiento, se hace con la documentación de zarpe actualizada y legal por parte de la Capitanía de Puerto. Después de iniciada la navegación en ruta hacia la zona de pesca autorizada y ya en altamar, el pesquero cambia su ruta hacia la ordenada por la organización del narcotráfico, y efectúa la navegación calculando el tiempo necesario para llegar al punto de reaprovisionamiento con anterioridad al de llegada de la lancha rápida, con la cual tiene contactos radiales para coordinar su encuentro.

Durante el tiempo de reaprovisionamiento el capitán permanece pendiente de la maniobra de acoderamiento (unión de los dos buques en el mar) para evitar accidentes, y sobre todo daños a la lancha rápida, al termino de este proceso, el buque pesquero, retorna en la ruta mas rápida hacia la zona de pesca en la cual fue autorizado faenar legalmente, para posteriormente regresar a puerto en forma inocente.

---

<sup>132</sup> Resumen Ejecutivo, "Estudio Hemisférico del Narcotráfico Marítimo, Numeral VI.3 Enlace-Puertos e Interdicción en el Mar", Comisión Interamericana para el Control del Abuso de Drogas, CICAD, Treintacuatroava sesión, Montreal, Canadá, Noviembre 17 - 20 de 2003, p. 12,

### **3.8 FORMAS DE EMBALAJE O EMPAQUE DE COCAÍNA PARA SU TRANSPORTE VÍA MARÍTIMA.**

La operación del narcotráfico vía marítima requiere que los cargamentos de cocaína se transporten embalados y empacados en una forma especial, que permita su protección contra la humedad, debido a que existe la posibilidad real de que éste se moje, tanto durante el proceso de embarque como de desembarque, o durante su transporte. De igual forma el embalaje permite su traslado en forma rápida y segura. Las organizaciones del narcotráfico en forma general, desarrollan el comercio ilícito de cocaína, empacada por kilo<sup>133</sup>, ya que de esta forma trabajan con cantidades exactas, de fácil medición y manejo, además de facilitar su control.<sup>134</sup>

Una vez prensado el kilo de cocaína, es envuelto en por lo menos dos o tres capas de caucho y posteriormente envuelto en cinta plástica, garantizando su total hermeticidad. En la parte superior del empaque de cinta, siempre lleva el logotipo de la organización que lo exporta impreso sobre papel, que también se encuentra pegado con cinta plástica (fotografía10), este sistema permite la identificación visual rápida, de cual es la organización exportadora, además permite que en cargamentos compartidos por dos organizaciones diferentes, se pueda identificar rápidamente el producto de cada una de ellas.

Este método de empacado de la cocaína, requiere de personas con destrezas y habilidades manuales especiales, ya que el kilo de cocaína, después de ser embalado en dos o tres empaques diferentes, debe seguir teniendo forma de rectángulo, para permitir una fácil acomodación en espacios pequeños, las personas que cumplen con el oficio de empacadores son elementos importantes dentro de la organización y son transportados a donde se requiera su trabajo.

---

<sup>133</sup> Armada República de Colombia, Boletín Electrónico, “Cae Importante Cargamento de Heroína y Cocaína en el Pacífico”, junio 12 de 2001.

<sup>134</sup> Revista Semana, Informe Especial, “La Guerra Altamar”, Edición 964, Bogotá, octubre 21 del 2000.

**Fotografía 10. Kilo de cocaína empacado y con el logotipo de la organización.**



En la actualidad las organizaciones del narcotráfico incrementaron sus controles con la inclusión del código de barras, de lectura electrónica (fotografía 11).

**Fotografía 11. Kilo de cocaína empacado y con código de barras.**



Estos tipos de empaques herméticos permite con facilidad su mimetización dentro de los espacios del techo y fondo de los contenedores, así como en espacios cerrados de los buques, pero los cargamentos de cocaína que se transportan en las lanchas rápidas, a pesar de que van embalados por kilo como se ha visto anteriormente, son acomodados en pacas o costales de plástico en cantidades<sup>135</sup> de veinticinco o treinta y cinco kilos cada uno (fotografía 12).

**Fotografía 12. Cargamento de narcóticos empacado en costales o bolsas, que contienen cada uno treinta y cinco kilos de cocaína.**



El sistema de empaqueo en esas cantidades, de veinticinco a treinta y cinco kilos<sup>136</sup>, facilita su manipulación, ya que mover de un sitio a otro por kilo, demoraría cualquier procedimiento y no habría la seguridad requerida tanto en el cargue de la lancha, en su trasbordo a otra embarcación o en su entrega final a otra organización en una playa.

---

<sup>135</sup> Revista Semana, Crónica Especial, "El Último Naufragio", Edición 1147, Bogotá, abril 23 del 2004.

<sup>136</sup> Revista Semana, Informe Especial, "El Mar de Coca", Edición 1036, Bogotá, marzo 8 del 2003.

## **CAPÍTULO 4**

### **INTERDICCIÓN MARÍTIMA.**

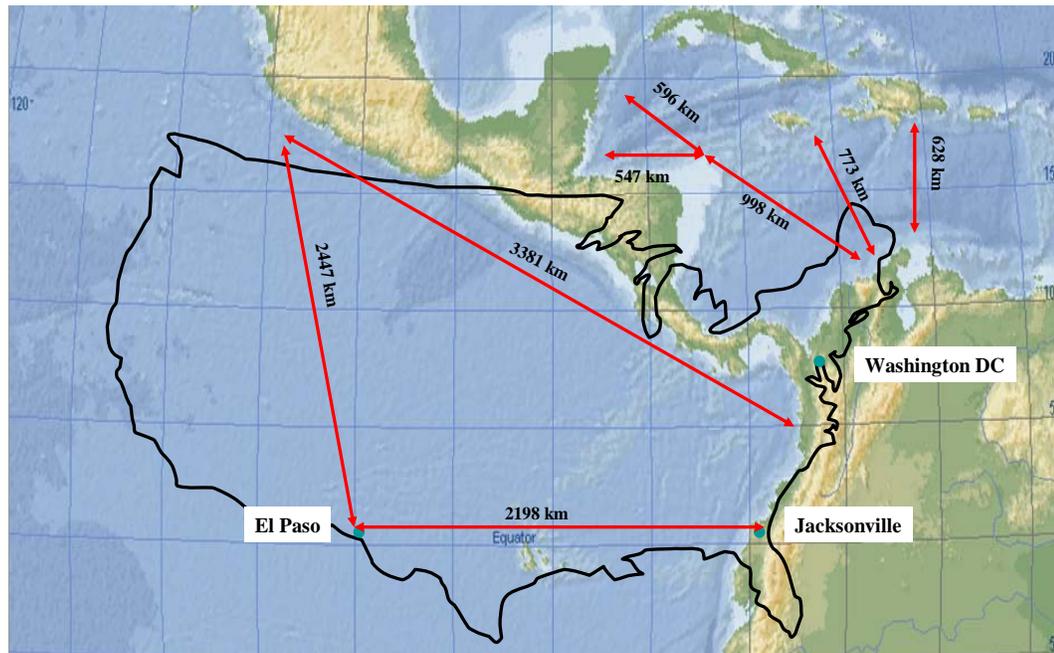
La interdicción marítima es el procedimiento contemplado dentro de las operaciones navales para que, después de ser detectada una embarcación sospechosa de realizar actividades delictivas navegando en el mar y de habersele comunicado tanto por vía radial, con destellos de luces como por altoparlantes, que debe parar máquinas para permitir una visita e inspección, por parte de la autoridad marítima, si ésta hace caso omiso a los llamados y continua su navegación impidiendo su abordaje, obliga a las autoridades a perseguir a esta embarcación y a usar los medios adecuados para que ésta detenga los motores y permita el abordaje y la inspección física de la embarcación y de su tripulación.

Las operaciones de interdicción marítima son muy complejas, en especial por que al ejecutarse en el mar y en áreas de gran extensión, cuyas condiciones Oceanográficas como la marea, corrientes, altura de la ola y vientos, son muy cambiantes, que afectan tanto a las embarcaciones de la Armada Nacional como a las de las organizaciones del narcotráfico, dificultando su navegación, la detección electrónica de contactos, al igual que la detección visual, situación por la cual la información de inteligencia es de gran importancia.

Un ejemplo concreto para el caso específico de requerirse el encontrar una embarcación que se encuentre navegando desde Colombia hacia los Estados Unidos, transportando un cargamento de cocaína, en el área del Pacífico, la búsqueda debe efectuarse en un área marítima que tiene una extensión aproximada a la de los Estados Unidos, (gráfico 14) y para detectar una lancha

rápida que tiene solamente de dimensiones 13 metros de largo y dos de ancho en este espacio marítimo, requiere de un gran esfuerzo y coordinación operacional.

**Gráfico 14. Semejanza del área marítima del Pacífico con los Estados Unidos.**



Es importante conocer que en un área común de búsqueda, que en forma general se ordena realizar a un buque de guerra moderno, es de un rectángulo de 150 millas náuticas por 75 millas náuticas, y en esta área el buque por si solo tiene una capacidad de detección de una lancha rápida que navegue por esa área del 9%, si el buque realiza esta búsqueda en conjunto con un helicóptero embarcado, la capacidad de detección se amplía al 20%, y si estas dos unidades cuentan con el apoyo de un avión con capacidad de radar, la capacidad de detección aumenta hasta un máximo del 70%<sup>137</sup>, por lo cual es de gran importancia de la utilización de todos los medios navales y aéreos para el desarrollo de una operación de interdicción marítima.

<sup>137</sup> Análisis del Porcentaje de Detección Según los Medios Utilizados, Acorde al Manual de Procedimientos Operacionales Armada Nacional de Colombia. N del A.

Una operación de interdicción marítima, implica el desarrollo de diferentes procedimientos, maniobras o movimientos tácticos marítimos, utilizados por las embarcaciones del gobierno para efectuar la detección, el seguimiento, la detención, el abordaje, la inspección, y de encontrarse a bordo de la otra embarcación narcóticos o cualquier otra clase de actividad ilícita, efectuar la incautación de la embarcación y la captura de los tripulantes, con el propósito de ser puestos a disposición de las autoridades competentes para su judicialización.

Esta actividad marítima a nivel nacional de lucha contra el narcotráfico, es desarrollada en Colombia por directrices presidenciales por la Armada Nacional, esfuerzo que es apoyado mediante la ejecución de operaciones de interdicción marítima en forma binacional, conforme con lo dispuesto en el acuerdo entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de los Estados Unidos de América para suprimir el tráfico ilícito por mar, firmado el 20 de febrero de 1997.

#### **4.1 FORMA DE OPERACIÓN COLOMBIANA.**

La República de Colombia en el cumplimiento de su misión institucional y en especial en el de su responsabilidad frente a la guerra contra el narcotráfico, basada en la estrategia “Cerrando Espacios”<sup>138</sup>, en cabeza de la Armada Nacional, desarrolla operaciones de interdicción marítima con el propósito de efectuar el control naval del tráfico marítimo, para impedir que las organizaciones del narcotráfico utilicen las aguas jurisdiccionales Colombianas, el sector costero y los ríos, para efectuar sus actividades delictivas de transporte marítimo de estupefacientes al exterior.

---

<sup>138</sup> La Estrategia de la Armada Nacional “Cerrando Espacios”, Esta Contemplada Dentro del Plan Estratégico Naval 2003-2006. N. del A.

Para el desarrollo de las operaciones de interdicción marítima, la Armada Nacional involucra todos los medios disponibles tanto navales como aéreos; los medios navales utilizados son las unidades tipo Fragata, que se desempeñan como centros de comando y control operacional en el mar, estas unidades tienen la capacidad de detección electrónica por medio de radares así como capacidad de apoyo helicoportado, ya que tienen la facilidad de transportar abordo un helicóptero naval, de lanzarlo y destacarlo en áreas de vigilancia, aumentando notablemente su capacidad de detección y persecución.

También se cuenta con unidades tipo patrullera de mar, cuya función es la de efectuar patrullajes de vigilancia en sectores intermedios entre las unidades tipo fragata (áreas mas alejadas a la costa) y las lanchas interceptoras (áreas cercanas a la costa), las patrulleras de mar prestan además el apoyo logístico a estas unidades menores.

Las lanchas interceptoras, son las unidades que tienen la capacidad de interdicción, ya que por diseño desarrollan velocidades similares a las lanchas rápidas del narcotráfico y están tripuladas con marinos altamente entrenados para este tipo de operaciones.

Las unidades tipo submarino<sup>139</sup>, son utilizadas como unidades de apoyo en las operaciones de interdicción marítima, ya que como tienen la capacidad de navegar en inmersión, son altamente eficaces en la labor de inteligencia desde el mar detectando a embarcaciones rápidas zarpando desde la costa, permitiéndoles por su condición de submarinos el no ser vistos por la vigilancia del narcotráfico sobre las áreas de zarpe, ya sea desde tierra, o desde pequeñas embarcaciones de pesca o desde buques pesqueros, que trabajen para estas organizaciones delictivas.

---

<sup>139</sup> Armada República de Colombia, Dirección de Desarrollo Institucional, “Rumbo al Futuro, Combatiendo al Narcotráfico enero 2001- marzo -2004 – Análisis de Recursos y Resultados, Capítulo 2 La estrategia Naval contra el Narcotráfico, Cerrando Espacios”, Publicaciones Armada Nacional, Bogotá mayo 2004, p. 13, pie de p. 13.

Las unidades fluviales que cuentan con capacidades similares a las unidades interceptoras, participan dentro de las operaciones de interdicción marítima, cuando se prevé por parte de la inteligencia, que un cargamento de narcóticos a bordo de una lancha rápida, tiene como punto de zarpe un lugar aguas arriba de la desembocadura de un río navegable.

Las unidades aéreas utilizadas para este tipo de operaciones, son los patrulleros marítimos, que tienen gran autonomía y capacidad de detección y seguimiento electrónico, así como también los helicópteros navales embarcados a bordo de las unidades tipo fragata.

Con base en la experiencia operacional se han determinado dos tipos de operaciones de interdicción marítima, de acuerdo con la zona de operación donde éstas se desarrollen. A pesar de que los procedimientos son similares, se dividen en dos tipos: las operaciones de interdicción marítima cuando una lancha rápida zarpa desde un área costera y la operación de interdicción marítima cuando una lancha rápida zarpa desde un área fluvial.

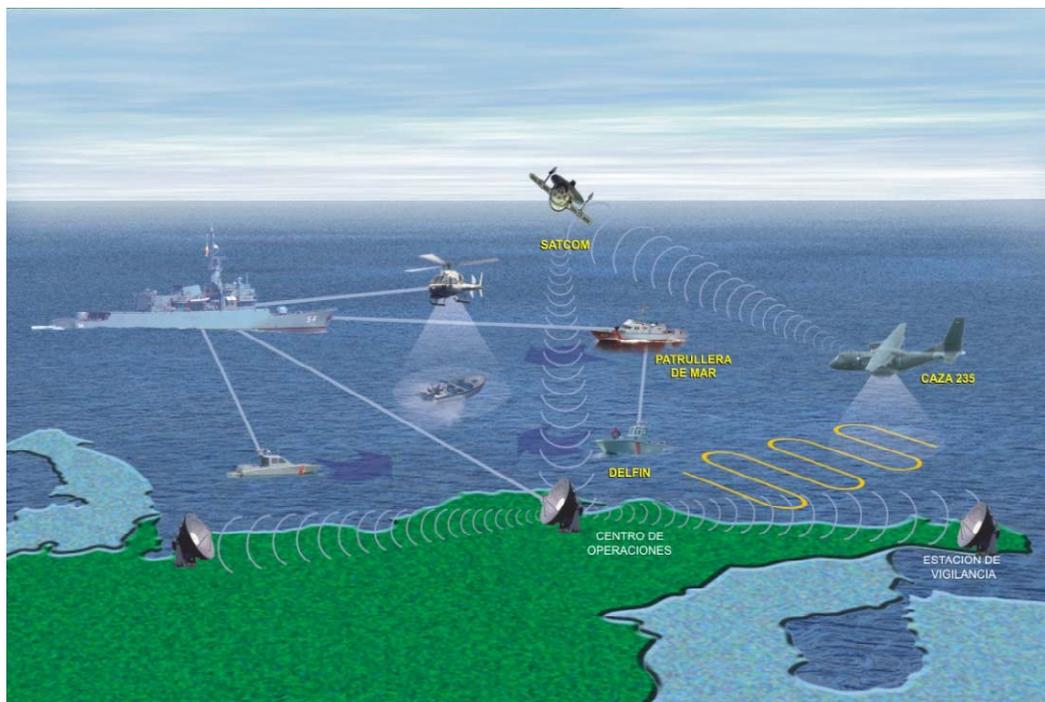
#### **4.1.1 Operación de interdicción marítima cuando una lancha rápida zarpa desde un área costera.**

En este tipo de operación cuando el zarpe de la lancha rápida se sucede en un lugar de la costa Atlántica o Pacífica y para tener éxito en el proceso de interdicción, se requiere que la información de inteligencia sea oportuna y con un porcentaje alto de precisión sobre el sitio de zarpe de la lancha rápida, debido a que las unidades navales de interdicción marítima deben encontrarse antes de su zarpe en un punto próximo; ya que si la distancia es grande, por la velocidad en que navegan las lanchas del narcotráfico, sería muy difícil su detección oportuna.

Este tipo de operaciones implican la utilización de todos los medios navales disponibles, esto quiere decir que para interceptar una sola lancha rápida que

transporte un cargamento de cocaína hacia el exterior, se requiere de la operación de por lo menos una unidad tipo fragata, de una patrullera de mar, de aproximadamente cuatro unidades interceptoras, y de los medios aéreos de vigilancia y de seguimiento disponibles (gráfico 15).

**Gráfico 15. Operación de interdicción marítima, cuando una lancha rápida zarpa desde un área costera.**



En este tipo de operaciones, la mayor vulnerabilidad de las lanchas rápidas o go-fast, son los minutos posteriores después de su zarpe, ya que como navegan con todo el combustible posible a bordo, su velocidad máxima se ve reducida por el factor peso, el cual disminuye con el consumo; también es vulnerable cuando sobrepasa el sector denominado de no retorno, que generalmente se encuentra a más de 200 millas náuticas de la costa Colombiana, debido que a esa distancia se ha consumido la mayor parte del combustible, lo cual en caso de ser detectada, ya no tendría la capacidad de volver a tierra por sus propios medios, viéndose obligada a dirigirse a su punto de reanque.

En el caso de operaciones a realizarse en cercanías de las costas Colombianas, siempre el factor de inteligencia es clave, en especial, puesto que estas son de gran extensión, además de que el esfuerzo principal recae en las lanchas interceptoras, que por diseño tienen limitada autonomía<sup>140</sup> y las organizaciones del narcotráfico tienen la facilidad de poder hacer zarpar una lancha rápida, desde cualquier punto de éstas, implicando un serio problema logístico para las unidades interceptoras.

Asimismo las organizaciones de narcoterroristas manejan el factor del tiempo a su favor, ya que ante la menor sospecha o información de que su actividad ilícita ha sido descubierta por la Armada Nacional, pueden disponer el aplazamiento del zarpe uno o varios días, así como la modificación del sitio de zarpe, situación que afecta directamente la capacidad operacional de las lanchas interceptoras de la Armada, que como se explico anteriormente su autonomía es muy reducida, de cuatro a seis días, dependiendo de las condiciones de mar y distancia a su puerto base.

Dentro de las operaciones de interdicción marítima que se desarrollen en cercanías de las costas, la operación de las patrulleras de mar que por diseño tienen una autonomía de quince días, además de efectuar el control marítimo de las áreas de vigilancia, tienen la capacidad de interdicción a embarcaciones tipo pesquero, cuando son sospechosas de transportar narcóticos o suministros logísticos, para reaprovisionar las lanchas rápidas, además cuando participan en operaciones de interdicción marítima en conjunto con unidades interceptoras, sirven como plataforma logística de estas, tanto como para el descanso de las tripulaciones como para el suministro de combustible.

---

<sup>140</sup> Las unidades interceptoras de la Armada Nacional, tiene características similares a las lanchas rápidas o go-fast, 13 metros de eslora, 2 metros de manga, capacidad de cinco tripulantes, equipos de alta tecnología de comunicaciones y posicionamiento, armamento y munición, alimentación limitada a raciones de campaña, agua para el consumo de la tripulación, ya que la mayor capacidad de carga esta destinada al combustible, para permitirse permanencia en el mar y capacidad para desarrollar persecuciones de mas de seis horas. N del A.

La operación de las unidades tipo fragata, que tienen autonomías mayores a cuarenta y cinco días, además de desarrollar operaciones de interdicción en áreas próximas a la costa, donde se desempeñan la función de comando y control marítimo, también desarrollan este tipo de operaciones en altamar, a distancias de las costas colombianas de aproximadamente 200 millas náuticas, a esta zona se le ha denominado la zona de no retorno, en la cual una lancha rápida que sea detectada navegando en ella, se ve obligada a navegar hacia su punto de reabastecimiento combustible, ya que a esta distancia de la costa Colombiana no podría regresar a tierra con el combustible que tendría a bordo, situación que la obliga necesariamente a continuar hacia su punto de reanqueamiento, volviéndola vulnerable al proceso de interceptación.

En las operaciones de interdicción marítima que se desarrollan en alta mar, la unidad tipo fragata opera autónomamente de otros buques de superficie, no obstante por si sola no resulta efectiva para detección y persecución<sup>141</sup>, por lo cual requiere necesariamente del apoyo aéreo, de aviones patrulleros marítimos, para la detección de la lancha rápida y el helicóptero embarcado, que por su maniobrabilidad, velocidad y armamento es el que tiene la capacidad real de interceptación.

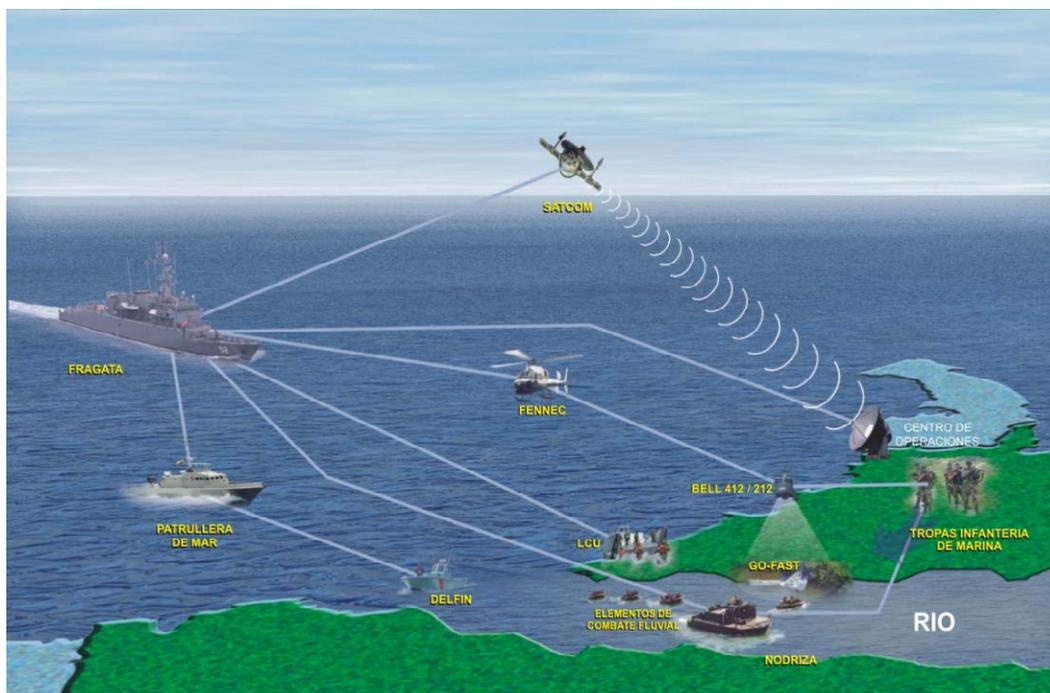
#### **4.1.2 Operación de interdicción marítima cuando una lancha rápida zarpa desde un área fluvial.**

En este tipo de operación cuando el zarpe de la lancha rápida se sucede en un punto en las proximidades de la desembocadura de un río y navega hacia alta mar, se utilizan procedimientos similares a cuando la lancha rápida zarpa desde un punto desde la costa, con la variante de que en este caso, se utilizan tanto unidades fluviales como tropas de Infantería de Marina (gráfico 16).

---

<sup>141</sup> La capacidad de detección electrónica de una lancha rápida por una unidad tipo fragata, es de solo cuatro millas náuticas, por ser un blanco muy pequeño, y la mayor reflexión es la que proporciona la estela cuando navega a altas velocidades. N del A.

**Gráfico 16. Operación de interdicción marítima, cuando una lancha rápida zarpa desde un área fluvial.**



Las unidades de tierra de Infantería de Marina<sup>142</sup>, participan en este tipo de operaciones con el propósito de efectuar el control terrestre de las riberas del río, de donde presumiblemente debe zarpar una lancha rápida, esta labor de patrullaje y vigilancia en el río se efectúa con apoyo de las unidades fluviales, que son las encargadas de interceptación en el cauce del río cuando ya está navegando, o en la rivera antes de su zarpe, además que en esta forma se ataca también los sitios de acopio, así como la infraestructura de apoyo logístico de las organizaciones del narcotráfico.

En el caso de que la lancha rápida o go -fast pueda evitar su detección e interceptación en el río, las operaciones de interdicción que se efectúan a partir de

<sup>142</sup> Armada República de Colombia, Dirección de Desarrollo Institucional, “Rumbo al Futuro, Combatiendo al Narcotráfico enero 2001- marzo -2004 – Análisis de Recursos y Resultados, Capítulo 2 La estrategia Naval contra el Narcotráfico, Cerrando Espacios”, Publicaciones Armada Nacional, Bogotá mayo 2004, p. 13.

este momento son las mismas que se realizan si la lancha rápida hubiese zarpado desde algún punto de la costa, por consiguiente las unidades navales deben encontrarse en una posición cercana antes del zarpe de la go-fast desde un punto en la ribera del río.

#### **4.2 FORMA OPERACIÓN BINACIONAL CON LOS ESTADOS UNIDOS.**

En cumplimiento a lo dispuesto en el “Acuerdo entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de los Estados Unidos de América para Suprimir el Tráfico Ilícito por Mar”, firmado por los dos gobiernos en Santa fé de Bogota el 20 de febrero de 1997, tanto Colombia como los Estados Unidos desarrollan operaciones de interdicción marítima en forma binacional, en las aguas jurisdiccionales de las dos naciones con excepción del mar territorial y las aguas interiores, donde cada país en forma autónoma desarrolla este tipo de operaciones, y en altamar con el propósito de suprimir el tráfico ilícito por mar, como lo dice el acuerdo.

Este acuerdo ha tenido como objetivos principales, el combatir el tráfico ilícito por mar a través de la cooperación incluyendo el apoyo en áreas técnicas, económicas, y de entrenamiento; así como el fortalecer los procedimientos operacionales que impliquen la visita e inspección de motonaves sospechosas o incursas en el tráfico ilícito de estupefacientes por mar.

Los principales elementos del acuerdo son: el respeto a la soberanía e integridad territorial, procedimientos expeditos de detección, monitoreo, interdicción, de visita y registro de embarcaciones, así como el mejoramiento de los sistemas de comunicaciones y de interacción de los centros de operaciones, que incluyen los conceptos de compartir la información táctica y de inteligencia en forma oportuna y con reciprocidad.

En el desarrollo de operaciones de interdicción marítima con participación binacional, es común que en el proceso de interdicción de una lancha rápida o go-fast, participen diferentes unidades de los dos países, tanto navales como aéreas, bajo el control operacional que sea determinado, para la operación en ejecución por los centros de operaciones (grafico 17).<sup>143</sup>

**Gráfico 17. Operación de interdicción marítima binacional, acorde a lo dispuesto en el acuerdo para suprimir el tráfico ilícito por mar.**



Este tipo de operaciones se desarrollan con base en informaciones de inteligencia, sobre posibles zarpes de embarcaciones tipo lancha rápida o buque pesquero, que transportaran cargamentos de cocaína hacia los Estados Unidos, por lo cual previamente los buques mayores o de altamar, como son las fragatas, han zarpado con anterioridad, y por lo general permanecen dos o tres meses en el área de operaciones, las unidades tipo fragata generalmente transportan abordo u

<sup>143</sup> ARC son las siglas correspondientes a la Armada Nacional de la República de Colombia, y USCG son las siglas United States Coast Guard. N del A.

helicóptero y una lancha interceptora, y los centros de operaciones prevén los patrullajes aéreos, los cuales se realizan 24 horas, con relevos alternados de plataformas aéreas con capacidades de detección y seguimiento electrónico.

Las plataformas aéreas al detectar un contacto de una lancha rápida o de un buque pesquero sospechoso de participar en actividades de narcotráfico, le efectúan el seguimiento (generalmente de 10 o más horas), e informan a las unidades de comando y control sobre el contacto, su posición actual, rumbo, velocidad y proyecciones de posición en tiempo futuro, lo cual facilita que las unidades tipo fragata se repositionen, para acortar su distancia al contacto, y cuando este se encuentra a una distancia menor a 50 millas náuticas, lanzan el helicóptero naval, quien después de detectar la embarcación, la obliga a detenerse y a permanecer en el área hasta el arribo de la lancha interceptora, que efectúa el procedimiento de visita y registro, y en caso de encontrar narcóticos o el desarrollo de alguna otra actividad ilícita, efectúan la detención de la embarcación y de la tripulación.

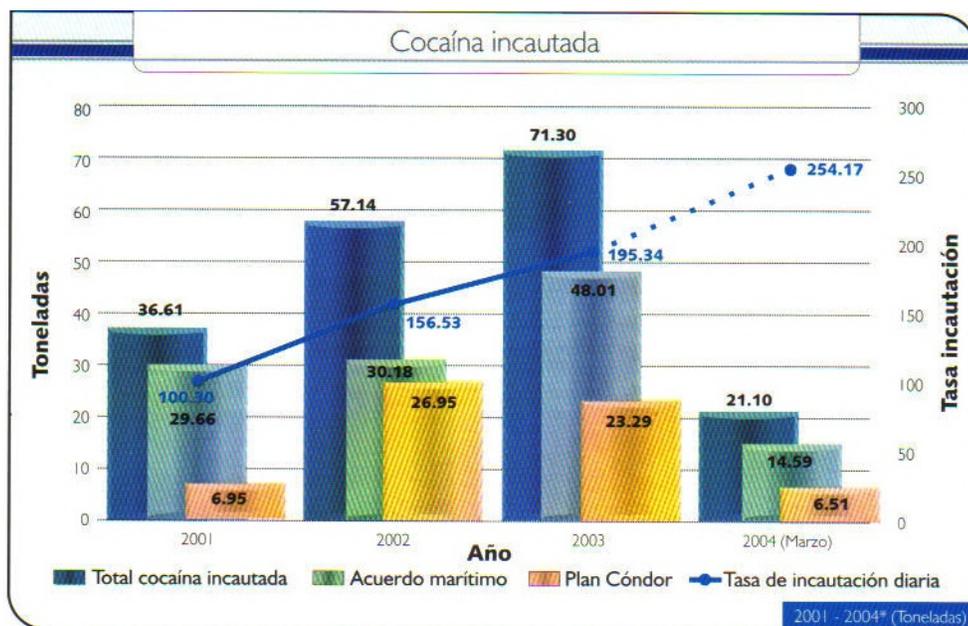
#### **4.3 ÚLTIMOS RESULTADOS OPERACIONALES.**

Los resultados de las operaciones de interdicción marítima frente al tráfico de cocaína por mar desde Colombia hacia Estados Unidos han sido importantes. Para mayor claridad es necesario tener en cuenta el esfuerzo adelantado por la República de Colombia a través de la Armada Nacional de Colombia y el del Gobierno de los Estados Unidos de América, acorde al acuerdo para suprimir el tráfico ilícito por mar firmado por los dos gobiernos en el año de 1997, ya que esta guerra contra el flagelo del narcotráfico solo puede ganarse con la suma de los esfuerzos de los Estados en conjunto. Este es el caso específico de estos dos países, que además de ser actores principales en esta guerra, actúan como socios comprometidos con el objetivo de erradicar la amenaza del narcotráfico del contexto hemisférico y mundial.

Las estadísticas de incautación de cocaína que se presentan a continuación, son las que ha presentado en forma oficial la Armada Nacional de Colombia, con base en los resultados operacionales obtenidos durante el desarrollo de las operaciones de interdicción marítima. Estas incauciones han sido judicializadas por la fiscalía Colombiana o por las autoridades judiciales de los Estados Unidos de América.

Acorde con las estadísticas de la Armada Nacional sobre las incauciones de cocaína realizadas mediante la ejecución de operaciones de interdicción marítima en los últimos años (ver cuadro 1), se puede analizar un crecimiento positivo de las mismas.

**Cuadro 1. Cocaína incautada en operaciones de interdicción marítima en el lapso del mes de enero del año 2001 al mes de marzo del 2004.**<sup>144</sup>



<sup>144</sup> Armada República de Colombia, Dirección de Desarrollo Institucional, "Rumbo al Futuro, Combatiendo al Narcotráfico enero 2001- marzo -2004 – Análisis de Recursos y Resultados, Capítulo 3 Resultados en la Lucha Contra el Narcotráfico", Publicaciones Armada Nacional, Bogotá mayo 2004, p. 16.

En este cuadro se discriminan las incautaciones como Plan Cóndor, que son las realizadas por la Armada Nacional de Colombia por si sola y las incautaciones como Acuerdo Marítimo, que corresponden a las incautaciones realizadas en operaciones conjuntas entre las unidades navales de la Armada Nacional de Colombia y las unidades navales de Guardacostas de los Estados Unidos de América.

Las incautaciones de cocaína acorde con lo presentado en el cuadro estadístico anterior, presentan un incremento anual del 56% entre el año 2001 y 2002, un 25% entre el 2002 y 2003, con una tasa de incautación diaria que paso de 100.3 kilos en el año 2001 a 195.34 kilos en el 2003.

En este cuadro no se analiza en forma completa las incautaciones de cocaína correspondientes al año 2004, por solo contarse con datos parciales que cubren el trabajo realizado dentro de las operaciones de interdicción marítima hasta el mes de marzo de ese año.<sup>145</sup>

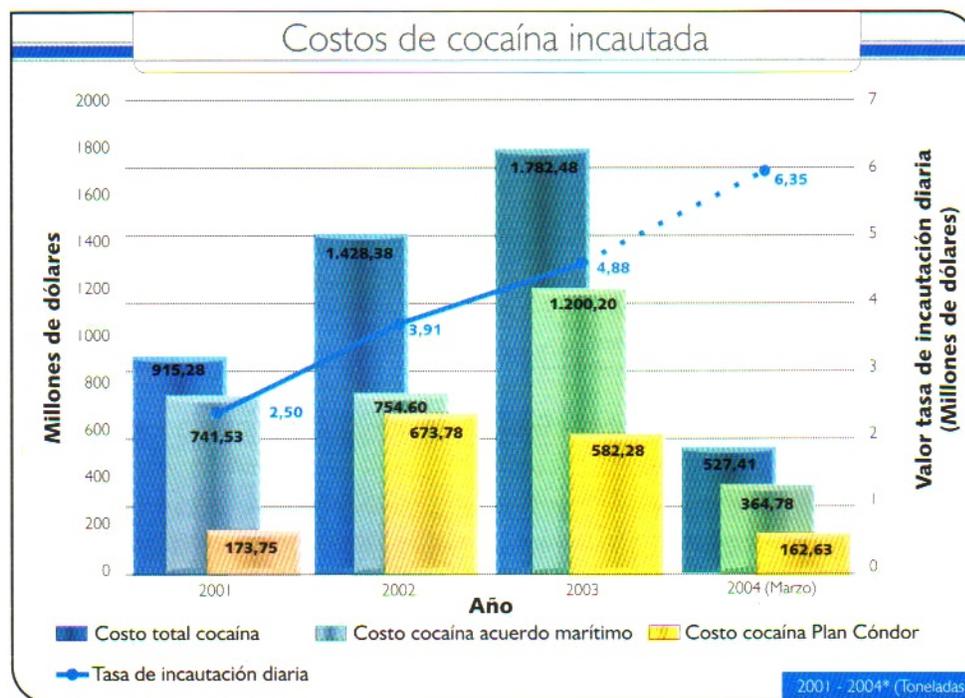
Dentro de los resultados en la lucha contra el narcotráfico (ver cuadro 2), se presentan las perdidas económicas causadas a las organizaciones del narcotráfico en los últimos años, relacionadas con la incautación de cocaína dentro de las operaciones de interdicción marítima.

En el cuadro No 2. se observa que la tendencia de las perdidas causadas por la incautación de cocaína ha sido creciente. Entre los años 2001 y 2004 el total de las incautaciones tienen un valor aproximado a los 4.653 millones de dólares, efectuándose este cálculo con el valor promedio del costo de un kilo de cocaína de distribución mayorista en los Estados Unidos que corresponde a un valor de 25.000 dólares.

---

<sup>145</sup> El A. no efectuó el análisis del año 2004 por no querer modificar un cuadro estadístico oficial publicado por la Armada Nacional de Colombia.

**Cuadro 2. Costos de Cocaína incautada en operaciones de interdicción marítima en el lapso del mes de enero del año 2001 al mes de marzo del 2004.<sup>146</sup>**



La relación entre la tasa de incautación diaria de cocaína (ver cuadro 1 y cuadro 2) y el estimativo del tráfico de cocaína es un indicador importante de la eficiencia operacional de la Armada Nacional, así como del esfuerzo del Ejército Nacional de Colombia y de la Policía Nacional que trabajan tanto en la incautación terrestre de cocaína como en el proceso de la erradicación de cultivos.

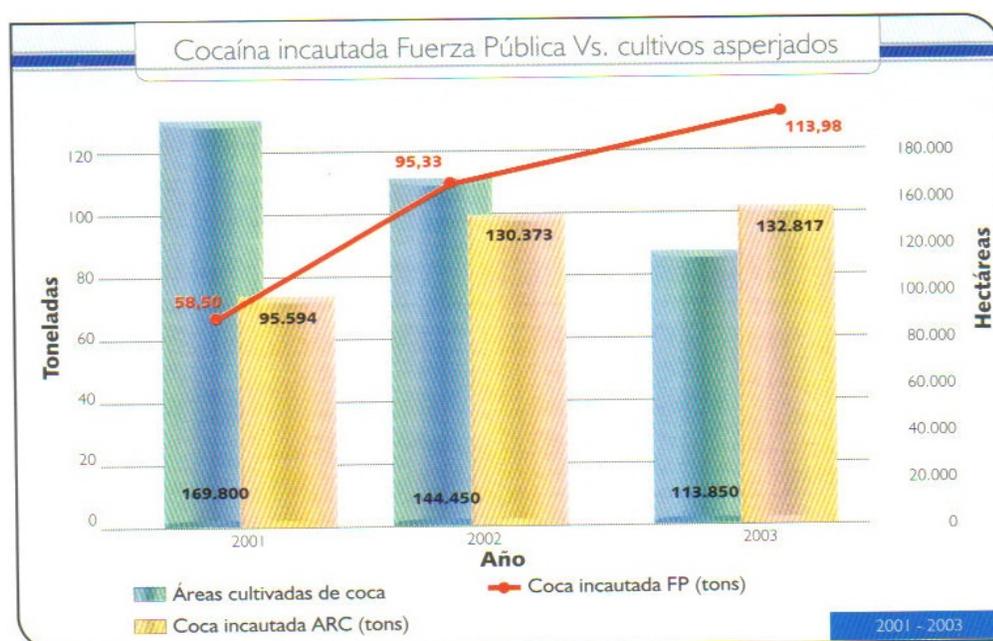
El esfuerzo mayor en la erradicación de cultivos es el que se realiza mediante aspersión o fumigación aérea en cultivos con extensiones mayores a

<sup>146</sup> Armada República de Colombia, Dirección de Desarrollo Institucional, "Rumbo al Futuro, Combatiendo al Narcotráfico enero 2001- marzo -2004 – Análisis de Recursos y Resultados, Capítulo 3 Resultados en la Lucha Contra el Narcotráfico", Publicaciones Armada Nacional, Bogotá mayo 2004, p. 19.

tres hectáreas, en tanto que en cultivos con menores dimensiones la erradicación se efectúa mediante el proceso manual.

El cuadro 3 presenta la relación entre la cantidad de cocaína incautada por la Fuerza Pública<sup>147</sup> de Colombia y el volumen de cultivos asperjados.

**Cuadro 3. Cocaína incautada por la Fuerza Pública de Colombia contra volumen de cultivos asperjados<sup>148</sup> del año 2001 al 2003.<sup>149</sup>**



Diferentes agencias presentan datos diferentes sobre la producción y el tráfico de cocaína desde Colombia, lo que si es cierto es que existen por lo menos tres variables que condicionan este estimado: la cantidad de coca, las pérdidas en insumos y las pérdidas en cocaína elaborada y procesada (ver cuadro 4).

<sup>147</sup> La Fuerza Pública en Colombia está conformada por el Ejército Nacional, la Armada Nacional, la Fuerza Aérea Colombiana y la Policía Nacional de Colombia. N del A.

<sup>148</sup> El proceso de asperjar cultivos es en sí un proceso de fumigación aérea que conlleva a la destrucción de las plantaciones de coca. N del A.

<sup>149</sup> Armada República de Colombia, Dirección de Desarrollo Institucional, "Rumbo al Futuro, Combatiendo al Narcotráfico enero 2001- marzo -2004 – Análisis de Recursos y Resultados, Capítulo 3 Resultados en la Lucha Contra el Narcotráfico", Publicaciones Armada Nacional, Bogotá mayo 2004, p. 20.

**Cuadro 4. Volumen estimado de producción de Cocaína en Colombia en los años 2002 y 2003.**<sup>150</sup>

	<b>2002</b>	<b>2003</b>
<b>SI</b>	Hectáreas de coca cultivadas en promedio en el año (descontadas hectáreas fumigadas):	
	157.125	129.150
	Y 1 Hectárea produce 5.8 Kgs de cocaína a 4 cosechas por año	
<b>ENTONCES</b>	La producción potencial de cocaína fue:	
	911 Tons	749 Tons
<b>MENOS</b>	Producción de cocaína evitada por decomiso de base de coca:	
	25 Tons	34 Tons
<b>IGUAL</b>	Total estimado de cocaína producida	
	886 Tons	715 Tons
<b>MENOS</b>	Cocaína decomisada por la Armada Nacional	
	57 Tons (60%)	71 Tons (56 %)
<b>MENOS</b>	Cocaína decomisada por el resto de la Fuerza Pública	
	38 Tons (40%)	57 Tons (44 %)
<b>IGUAL</b>	Cocaína disponible en el mercado:	
	712 Tons	541 Tons
<b>IMPACTO</b>	Reducción de la cocaína disponible originada en Colombia:	
	22%	28 %
<b>REDUCCIÓN</b>	24%	

<sup>150</sup> Armada República de Colombia, Dirección de Desarrollo Institucional, "Rumbo al Futuro, Combatiendo al Narcotráfico enero 2001- marzo -2004 – Análisis de Recursos y Resultados, Capítulo 1 El Trafico Marítimo de Drogas desde Colombia", Publicaciones Armada Nacional, Bogotá mayo 2004, p. 11.

Los datos del cuadro anterior podrían variar si se considera la posición de la DEA quien para el año 2003, estimó que el 13% de la base de coca empleada en la producción Colombiana provino del Perú.<sup>151</sup>

Del cuadro anterior se analiza que con el esfuerzo conjunto y combinado de la fumigación de cultivos y la interdicción marítima, se ha registrado una clara reducción estimada del 24% de la cocaína disponible en el mercado pasando de 712 toneladas en el año 2002 a 541 toneladas en el 2003. Esta reducción corresponde en un 56% al esfuerzo operacional de la Armada Nacional de Colombia en el año 2003.<sup>152</sup>

Otro aspecto de gran importancia de las estadísticas es el de la relación costo beneficio de la inversión que se realiza en la lucha armada contra las organizaciones del narcotráfico. La mejor manera de abordar este tema es el de cuantificar la inversión presupuestal requerida para el desarrollo de las operaciones de interdicción marítima enfrentada al valor de la pérdidas causadas al narcotráfico, como resultado la incautación de cargamentos de cocaína en su etapa de transporte final hacia el mercado de los Estados Unidos.

Los resultados operacionales de la Armada Nacional en el desarrollo de operaciones de interdicción marítima que conllevaron a la incautación de cargamentos de cocaína por valor de 1.428 millones de dólares ( a razón de 25.000 dólares por kilo que es el precio de mayorista en los mercados de Estados Unidos) en el año 2002, y de 1.728 millones de dólares en el 2003, implicaron que por cada dólar invertido del presupuesto nacional por la Armada Nacional en operaciones de interdicción marítima, causaron 7 dólares en pérdidas a las

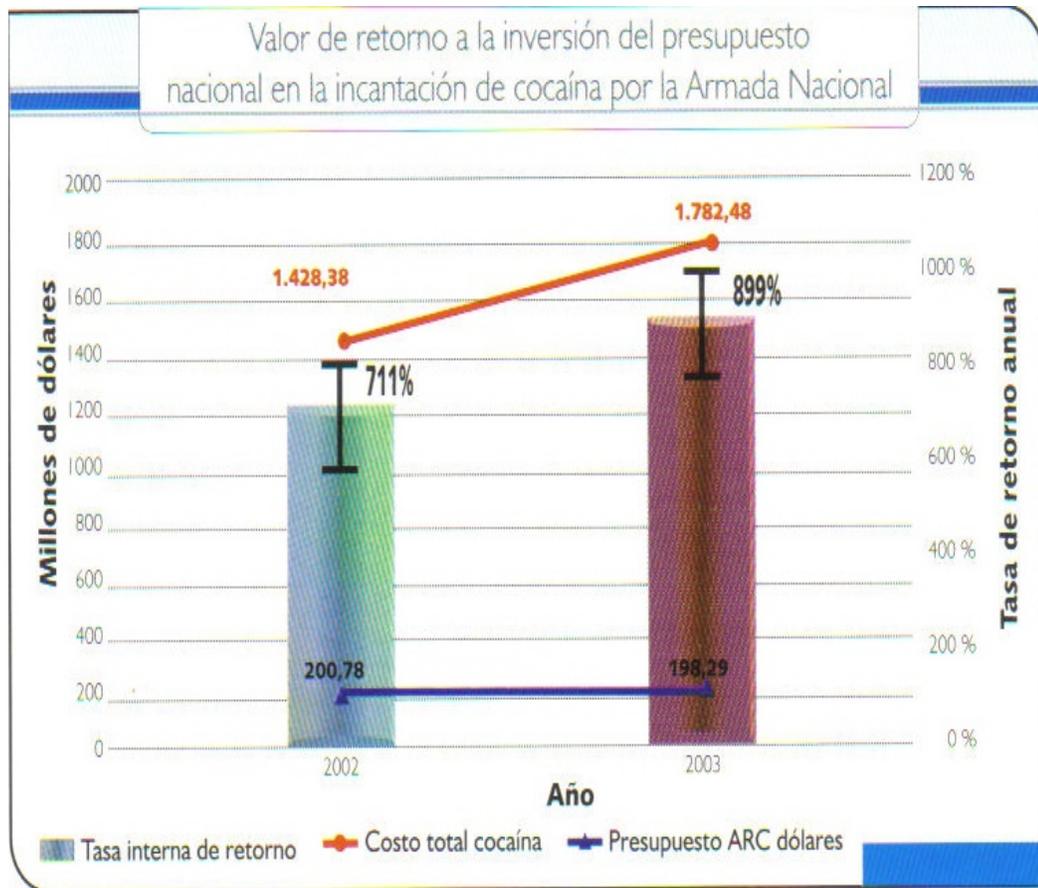
---

<sup>151</sup> Armada República de Colombia, Dirección de Desarrollo Institucional, "Rumbo al Futuro, Combatiendo al Narcotráfico enero 2001- marzo -2004 – Análisis de Recursos y Resultados, Capítulo 1 El Trafico Marítimo de Drogas desde Colombia", Publicaciones Armada Nacional, Bogotá mayo 2004, p. 10, p. de p.9.

<sup>152</sup> Armada República de Colombia, Dirección de Desarrollo Institucional, "Rumbo al Futuro, Combatiendo al Narcotráfico enero 2001- marzo -2004 – Análisis de Recursos y Resultados, Capítulo 1 El Trafico Marítimo de Drogas desde Colombia", Publicaciones Armada Nacional, Bogotá mayo 2004, p. 11.

organizaciones del narcotráfico por incautación de cargamentos de cocaína valor que conlleva a una tasa de retorno en la inversión del 711% en el año 2002, tasa que se incrementó al 899% en el año 2003. (ver cuadro 5.)

**Cuadro 5. Valor de retorno a la inversión del presupuesto nacional en la incautación de Cocaína por la Armada Nacional en los Años 2002 y 2003.**<sup>153</sup>

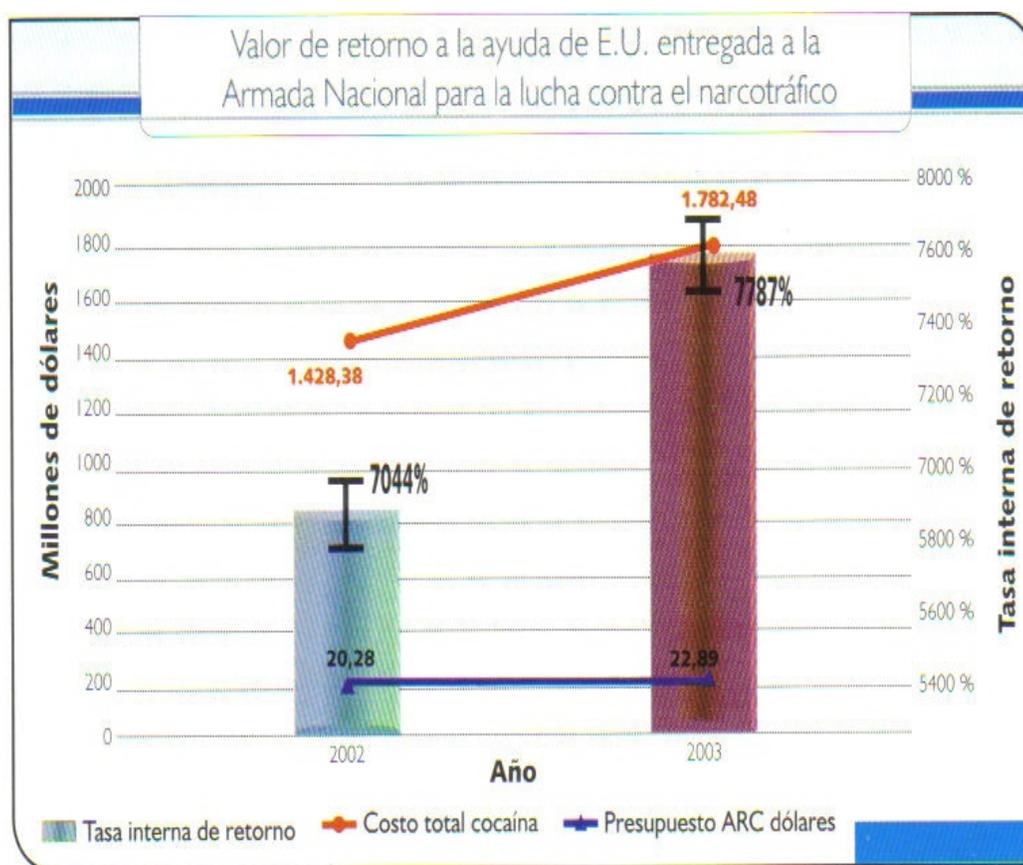


Los resultados operacionales de la Armada Nacional en el desarrollo de operaciones de interdicción marítima que conllevaron a la incautación de cargamentos de cocaína por valor de 1.428 millones de dólares ( a razón de 25.000 dólares por kilo que es el precio de mayorista en los mercados de Estados

<sup>153</sup> Armada República de Colombia, Dirección de Desarrollo Institucional, “Rumbo al Futuro, Combatiendo al Narcotráfico enero 2001- marzo -2004 – Análisis de Recursos y Resultados, Capítulo 5 Relación Costo Beneficio de la Inversión de la Armada Nacional en la Lucha Contra el Narcotráfico”, Publicaciones Armada Nacional, Bogotá mayo 2004, p. 29.

Unidos) en el año 2002, y de 1.728 millones de dólares en el 2003, implicaron que por cada dólar invertido de los recursos entregados por los Estados Unidos a la Armada Nacional para el desarrollo de operaciones de interdicción marítima, causaron 78 dólares en pérdidas a las organizaciones del narcotráfico por incautación de cargamentos de cocaína, valor que conlleva a una tasa de retorno en la inversión extranjera del 7.044% en el año 2003, tasa que se incrementó al 7.787% en el mismo año. (ver cuadro 6.)

**Cuadro 6. Valor de retorno de la ayuda de los Estados Unidos entregada a la Armada Nacional para la lucha contra el narcotráfico en los Años 2002 y 2003.**<sup>154</sup>



<sup>154</sup> Armada República de Colombia, Dirección de Desarrollo Institucional, “Rumbo al Futuro, Combatiendo al Narcotráfico enero 2001- marzo -2004 – Análisis de Recursos y Resultados, Capítulo 5 Relación Costo Beneficio de la Inversión de la Armada Nacional en la Lucha Contra el Narcotráfico”, Publicaciones Armada Nacional, Bogotá mayo 2004, p. 29.

#### 4.4 ANÁLISIS PROCEDIMIENTOS DE INTERDICCIÓN MARÍTIMA

La amenaza del transporte marítimo de cocaína desde Colombia hacia los Estados Unidos se extiende en un área marítima de casi 15 millones de kilómetros cuadrados de mar<sup>155</sup>, área que incluye la totalidad del las aguas del mar Caribe, las islas de las Antillas Mayores y Menores, las costas de Colombia, México y de los países Centroamericanos, y la región oriental del océano Pacífico, incluyendo las islas ecuatorianas de Galápagos y la isla Colombiana de Malpelo. De esta gran área marítima le corresponde a Colombia por soberanía una extensión de casi un millón de kilómetros cuadrados, que equivalen a la extensión de sus aguas jurisdiccionales<sup>156</sup>.

Las organizaciones del narcotráfico utilizan el área marítima anterior para el transporte de cocaína, utilizando diferentes rutas. Las agencias de inteligencia de Colombia y de los Estados Unidos estiman que más del 83% del tráfico de cocaína que se efectúa desde Colombia hacia los Estados Unidos se realiza vía marítima, y de éste tráfico por lo menos el 85% se efectúa a bordo de lanchas rápidas o go-fast.

La magnitud de esta amenaza ha implicado un gran esfuerzo para la República de Colombia, quien a través de la Armada Nacional, ha direccionado su capacidad operacional para combatir el flagelo del narcotráfico en el mar mediante el desarrollo de operaciones de interdicción marítima.

---

<sup>155</sup> Resumen Ejecutivo “Estudio Hemisférico del Narcotráfico Marítimo, Numeral VI.3 Enlace-Puertos e Interdicción en el Mar”, Comisión Interamericana para el Control del Abuso de Drogas, CICAD, Treintacuatroava sesión, Montreal, Canadá, Noviembre 17 - 20 de 2003, p. 11.

<sup>156</sup> Armada República de Colombia, Dirección de Desarrollo Institucional, “Rumbo al Futuro, Combatiendo al Narcotráfico enero 2001- marzo -2004, Análisis de Recursos y Resultados, Capítulo 2 La Estrategia Naval contra el Narcoterrorismo, Cerrando Espacios, Publicaciones Armada Nacional, Bogota mayo 2004, p. 12.

La ejecución de este tipo de operaciones implica el involucramiento de todos los medios navales y aeronavales, para en una forma efectiva, inicialmente, detectar la embarcación que transporta el cargamento de cocaína, efectuar su seguimiento y posteriormente su interceptación y captura; pero es claro que por la gran extensión del área de operación y de la gran variedad de rutas, es de gran importancia tener una información de inteligencia, para que con base en un oportuno despliegue, posicionamiento y distribución de áreas de cobertura y patrullaje, se pueda efectuar el procedimiento operacional de interceptación marítima.

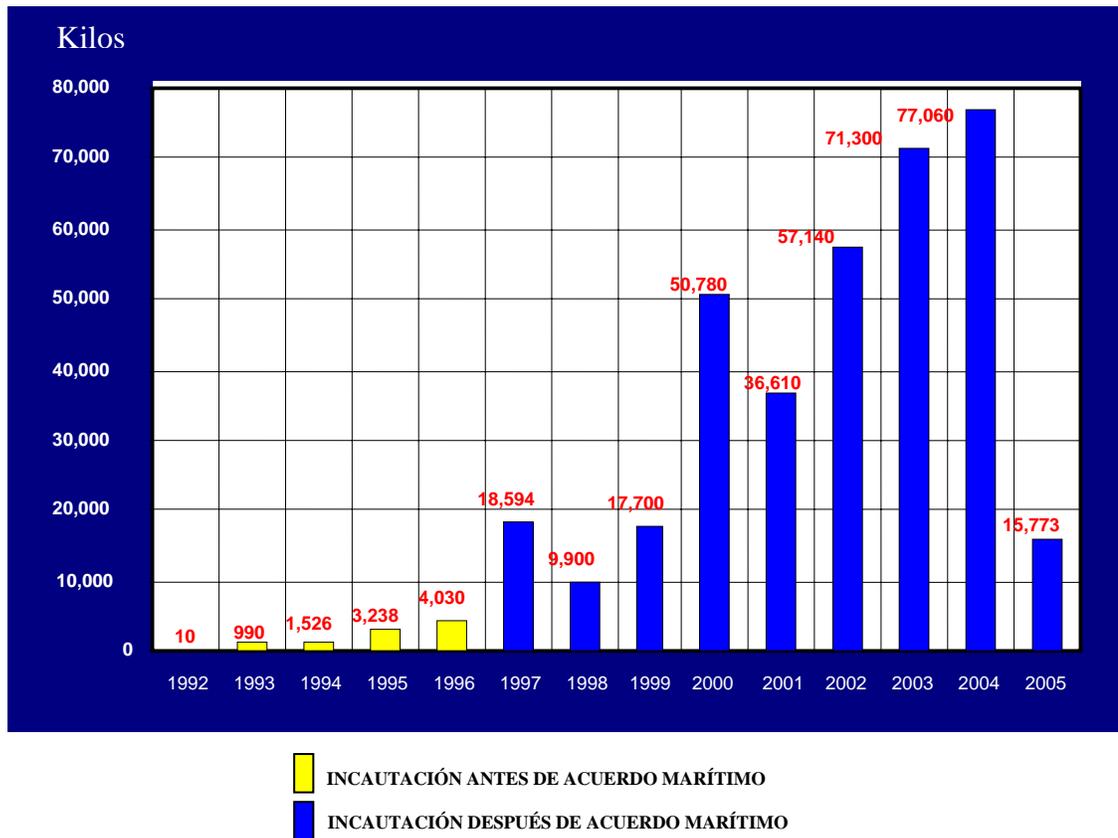
La República de Colombia desde principios de la década de los años 90 inicia en forma independiente a desarrollar operaciones de interdicción marítima obteniendo resultados positivos con grandes dificultades, debido a la gran extensión del área marítima y a la limitación de recursos navales y aeronavales, situación que con la firma e implementación del acuerdo marítimo para neutralizar el transporte de narcóticos por vía marítima, firmado por los gobiernos de Colombia y de los Estados Unidos de América en el año de 1997, ha potenciado la eficacia de las operaciones de interdicción marítima.

La importancia del acuerdo marítimo para neutralizar el transporte de narcóticos por vía marítima, radica en el hecho de que con el involucramiento de los recursos de interdicción marítima de los Estados Unidos, sumados a los recursos marítimos de Colombia, se incrementa la disponibilidad de medios navales y aeronavales para desarrollar la interdicción, así como también la suma de las labores de inteligencia de las diferentes agencias de los dos Estados, facilitan el proceso de interdicción y captura de motonaves dedicadas al transporte de narcóticos desde Colombia hacia los Estados Unidos.

El cuadro 7 presenta las estadísticas correspondientes al lapso de enero del año 1992 al mes de marzo del 2005, en el cual se puede analizar el proceso

de crecimiento de la eficacia que se ha efectuado en la incautación de cocaína en las operaciones de interdicción marítima.

**Cuadro 7. Cocaína incautada en operaciones de interdicción marítima en el lapso del mes de enero del año 1992 al mes de marzo del 2005.<sup>157</sup>**



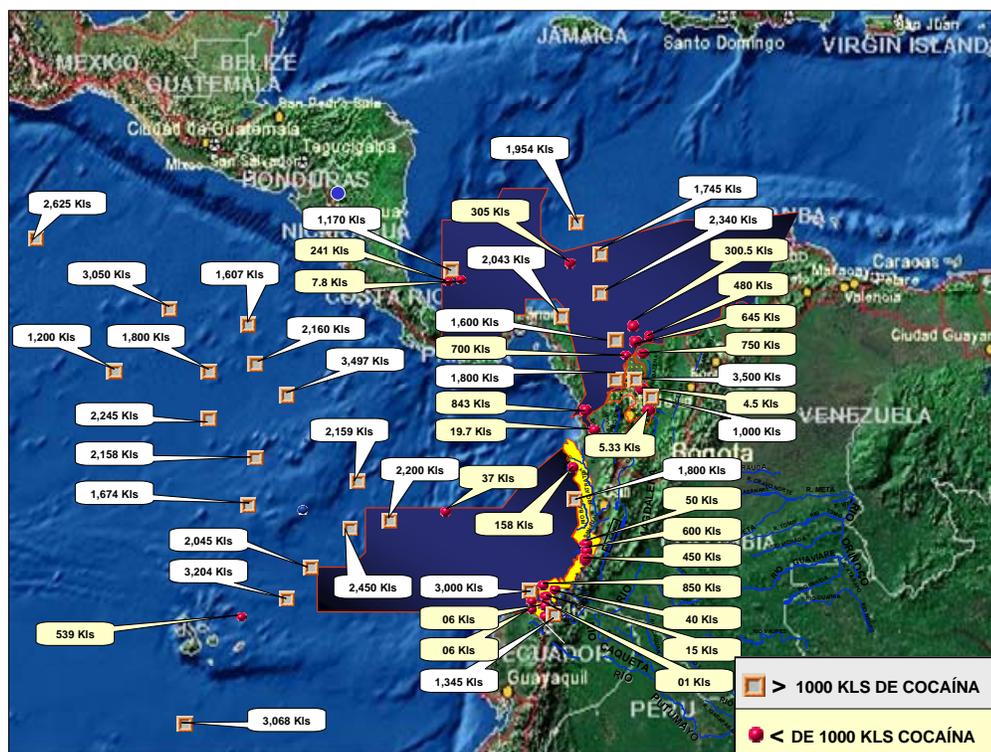
Del cuadro anterior se observa un paulatino crecimiento durante el lapso correspondiente al mismo y específicamente se observa que el crecimiento de las incautaciones de cocaína entre el año 2001 y 2002 fue del 35.9 %, entre el año 2002 y 2003 del 19.81 % y entre el año 2003 y 2004 del 7.47 %. Este crecimiento positivo en porcentaje entre estos años, pareciera que fuera disminuyendo, pero si estos resultados son analizados teniendo en cuenta también el volumen de cocaína disponible en el mercado mundial de narcóticos proveniente de Colombia

<sup>157</sup> El cuadro estadístico corresponde a la estadística oficial que maneja la Armada Nacional de Colombia, y que es controlada por el Dirección de Operaciones Navales. N del A.

(ver cuadro No.4), que presenta que en el año 2002 el volumen de cocaína disponible era de 712.000 kilos y en el año 2003 de 541.000 kilos, con balance de decrecimiento del 24 % del volumen de coca producido en Colombia, permite determinar que sí la producción es menor y la incautación mayor, que en realidad sí hay efectividad en el proceso de operaciones de interdicción marítima.

En el gráfico 18 se presentan las incautaciones de 71.300 kilos de cocaína efectuadas mediante el desarrollo de operaciones de interdicción marítima por la República de Colombia, tanto en forma autónoma como binacional acorde al acuerdo marítimo firmado con los Estados Unidos de América.

**Gráfico 18. Incautaciones de cocaína efectuadas por la República de Colombia en el año 2003.**



## CONCLUSIONES

Las organizaciones del narcotráfico continuarán principalmente utilizando el mar para el transporte de cargamentos de cocaína desde Colombia hacia los Estados Unidos de América, por ser éste el medio que les facilita el transporte de narcóticos a bordo de lanchas rápidas o go-fast y que resulta mas difícil de interceptar por parte de las autoridades debido a su gran extensión y condiciones oceanográficas. Estas organizaciones delictivas continuarán cambiando de tácticas y estrategias cada vez que sea interceptada una embarcación que transporte narcóticos, y continuarán tratando de optimizar el tipo de embarcaciones, incluyendo la utilización de semisumergibles para evitar la detección y captura.

La principal y mas importante conclusión del trabajo investigativo realizado es el que los procedimientos operacionales navales para suprimir el trafico de cocaína por mar denominados operaciones de interdicción marítima, sí han resultado eficaces en la lucha contra las organizaciones del narcotráfico, que dentro de sus actividades delictivas, tienen el propósito de transportar cargamentos de cocaína desde Colombia hacia los mercados de Estados Unidos de América vía marítima. La eficacia de las operaciones de interdicción marítima se materializa en la incautación de 359.6 toneladas de cocaína en el lapso de enero de 1992 a marzo del 2005.

Finalmente es importante anotar que se requiere del esfuerzo conjunto y coordinado de todos los estados, tanto productores, consumidores como los que sirven de tránsito, bajo la concepción de la responsabilidad compartida y con la visión de que para ganarle la guerra al narcotráfico, es necesario el atacar todos los eslabones de la cadena delictiva, desde el cultivo, la producción, el transporte, el consumo y finalmente el lavado de activos producto de las ganancias de este negocio ilícito transnacional.

## RECOMENDACIONES

El delito transnacional del narcotráfico, por generar inmensas ganancias, tratará de subsistir en nuestra civilización a pesar de los esfuerzos que realicen los diferentes estados y organizaciones de estados para combatirlo y erradicarlo. Si este esfuerzo tanto operacional como jurídico no se aplica o adopta de igual manera en los diferentes países, puede conllevar a que el accionar delictivo del narcotráfico utilice el llamado *fenómeno globo*, es decir que si solo uno o varios estados efectúan esfuerzos para erradicarlo, las organizaciones delictivas del narcotráfico propenderán por el trasladar sus actividades de un estado comprometido decididamente a reprimir estas actividades, a otro estado que tenga concepciones jurídicas mas flexibles o menos radicales.

Lo anterior implicaría que estas organizaciones y su cadena de actividades delictivas tales como el cultivo, producción, transporte, distribución y lavado de activos, no fueran perseguidos con tanta intensidad facilitándose así su labor, razón por la cual es importante que todos los países del hemisferio occidental ajusten sus legislaciones y desarrollen los aspectos operacionales correspondientes a contrarrestar el delito del narcotráfico con completa rigidez.

Consecuentemente se evitaría en un futuro el ser víctimas de este flagelo, que por manejar ganancias económicas descomunales, conlleva a la corrupción de todas las instituciones de la sociedad, y a ser facilitadoras del terrorismo internacional, el cual en última instancia, se nutre de las ganancias del narcotráfico para tratar de desestabilizar los Estados y por ende afectar la Seguridad Hemisférica.

## BIBLIOGRAFÍA

**ACUERDO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA Y EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA PARA SUPRIMIR EL TRÁFICO ILÍCITO POR MAR**, firmado por los dos gobiernos en Santa fé de Bogotá el 20 de febrero de 1997.

**AMENDT**, Gunter, El Gran Negocio del Narcotráfico, La Droga Como Mercancía, El Capital Financiero y la Política de los Estados Unidos, Ediciones del Pensamiento Nacional, Buenos Aires Argentina. Agosto de 1989.

**ARMADA REPÚBLICA DE COLOMBIA**, Dirección de Desarrollo Institucional, Rumbo al Futuro, Combatiendo al Narcotráfico enero 2001- marzo -2004 – Análisis de Recursos y Resultados, Bogotá mayo 2004.

**ARMADA REPÚBLICA DE COLOMBIA**, Boletín Electrónico, Publicación junio 12 de 2001, Publicación 21 de febrero de 2005, Publicación 26 de marzo de 2005.

**ARRIETA**, Carlos Gustavo; Orjuela, Luís Javier; Palacio, Eduardo Sarmiento; Tokatlian, Juan Gabriel, Narcotráfico en Colombia, Dimensiones Políticas, Económicas, Jurídicas e Internacionales, Universidad de los Andes, Ediciones Uniandes, Tercer Mundo Editores, Bogotá, Febrero de 1991.

**BOYER**, Jean Francois, La Guerra Perdida Contra las Drogas, Narcodependencia del Mundo Actual, Editorial Grijalbo, S.A. de C.V. Méjico D.F., julio 2001.

**CONVENCIÓN ÚNICA** de 1961 sobre Estupefacientes de las Naciones Unidas, enmendada por el Protocolo de 1972.

**CONVENCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS** contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Psicotrópicas. 1971.

**CONVENCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS** contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Psicotrópicas. 1998.

**DIRECCIÓN NACIONAL DE ESTUPEFACIENTES** - La Lucha de Colombia Contra las Drogas Ilícitas, Acciones y Resultados 2002, Editorial JL Impresores Ltda. Bogotá DC. 2004.

**DIRECCIÓN NACIONAL DE ESTUPEFACIENTES** – Observatorio de Drogas de Colombia Acciones y Resultados 2003, Editorial JL Impresores Ltda. Bogotá DC. 2003.

**EASTMAN**, Jorge Mario; Sánchez David, Rubén, El Narcotráfico en la Región Andina, Parlamento Andino, Secretaria General Ejecutiva, Editorial Canal Ramírez Antares Ltda., Santa fé de Bogotá, Octubre de 1992.

**HILL**, James; General Jefe del Comando Sur de Estados Unidos, Declaración sobre las Amenazas a la Seguridad Hemisférica ante la Comisión de las Fuerzas Armadas de la Cámara de Representantes de Estados Unidos, Washington D.C. 24 de marzo del 2004.

**INFORME EJECUTIVO** – Rutas y Métodos del Tráfico Marítimo en las Américas, Comisión Interamericana para el Control del Abuso de Drogas, CICAD, Primera Reunión Interamericana Sobre Cooperación Marítima Antidrogas, Lima Perú, septiembre 10 de 1997.

**KRAUTHAUSEN**, Ciro; Sarmiento, Luís Fernando, Cocaína & CO. , Un Mercado Ilegal por Dentro, Universidad Nacional de Colombia, Instituto de Estudios

Políticos y Estratégicos, Editorial Tercer Mundo Editores, Bogotá, Colombia, septiembre de 1991.

**LEY 30** del 31 de enero de 1986, por la cual se Adopto el Estatuto de Estupefacientes y se Dictan otras Disposiciones.

**LUCA DE TENA** Belén Boville, La Guerra de la Cocaína, Drogas, Geopolítica y Medio Ambiente, Editorial Debate, S.A. Madrid, febrero 2000.

**MEMORIAS DE LA CONFERENCIA INTERNACIONAL PAZ Y NARCOTRÁFICO EN COLOMBIA**, realizada por la Asociación Coordinadora Cívica Nacional el día 21 de agosto del 2002 en Bogotá D.C. Colombia.

**MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL**, República de Colombia, El Narcotráfico: Una Amenaza para la seguridad Nacional, Editorial Ministerio de Defensa, Bogotá Colombia, noviembre del 2000.

**PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA**, Dirección Nacional de Estupefacientes, Plan Nacional de Lucha contra las Drogas 1998-2002, Editorial Imprenta Nacional, Bogotá febrero de 1988.

**PRESIDENCIA DE LOS ESTADOS UNIDOS**, La Casa Blanca, Estrategia Nacional para el Control de las Drogas, Edición Office of National Drug Control Policy, Washington DC, marzo 2004.

**RESUMEN EJECUTIVO**, Estudio Hemisférico del Narcotráfico Marítimo, Comisión Interamericana para el Control del Abuso de Drogas, CICAD, Treintacuatroava sesión, Montreal, Canadá, Noviembre 17- 20 de 2003

**REVISTA SEMANA**, Investigación Yellow Submarine Edición 958, Bogotá, septiembre 9 del 2000; Informe Especial La Guerra en Altamar Edición 964,

Bogotá octubre 21 del 2000; Informe Especial El Mar de Coca Edición 1036,  
Bogotá marzo 8 del 2003; Crónica Especial El Ultimo Naufrago Edición 1147,  
Bogotá abril 23 2004.

**SALAZAR J**, Alonso; Drogas y Narcotráfico en Colombia, Editorial Planeta Colombiana S.A., Bogotá Octubre 2001.

**THOUMI**, francisco E; El Imperio de la Droga, Narcotráfico, Economía y Sociedad en los Andes, Instituto de Estudios Políticos y Relaciones Internacionales, Universidad Nacional de Colombia, Editorial Planeta Colombiana S.A., Bogotá Septiembre 2002.

**THOUMI**, francisco E; Uribe, Sergio; Rocha, Ricardo; Reyes, Alejandro; Garzón, Edgar a.; López, Andrés; Tokatlian., Juan G.; Hernández, Manuel, Drogas Ilícitas en Colombia, su Impacto Económico, Político y Social, Ministerio de Justicia y del Derecho, Dirección Nacional de Estupefacientes, Editorial Ariel, Bogotá 1997.

**TOKATLIAN**, Juan Gabriel; Globalización, Narcotráfico y Violencia, Siete Ensayos Sobre Colombia, Grupo Editorial Norma, Buenos Aires, Argentina, julio del 2000.

## **PAGINAS WEB**

Comisión Interamericana para el Control del Abuso de Drogas [www.cicad.org](http://www.cicad.org).

Dirección Nacional de Estupefacientes. [www.dnecolombia.gov.co](http://www.dnecolombia.gov.co)

Embajada Estados Unidos en Bogotá. <http://usembassy.state.gov/Bogotá>.

Naciones Unidas. [www.un.org](http://www.un.org).

Observatorio Interamericano sobre Drogas. [www.ocicad@oas.org](http://www.ocicad@oas.org).

Organización de Estados Americanos OEA. [www.oas.org](http://www.oas.org).

Revista Semana. [www.semana.com.co](http://www.semana.com.co).