

INFORME CMCON

Centro Internacional de Investigación y Análisis
Contra Narcotráfico Marítimo



DINAMICA DEL NARCOTRÁFICO MARÍTIMO AÑO 2019

Edición 004 - Junio 2020



ANÁLISIS, INNOVACIÓN, INTEGRACIÓN REGIONAL

cimcon.armada.mil.co





**ARMADA
DE COLOMBIA**

INFORME CMCON

Edición 004– Centro Internacional de Investigación y Análisis
Contra el Narcotráfico Marítimo
Cartagena de Indias - Junio 2020

Dinámica de Narcotráfico Marítimo - 2019



ANÁLISIS, INNOVACIÓN, INTEGRACIÓN REGIONAL



FÉ DE ERRATAS Las ideas y opiniones aquí presentadas no constituyen la posición oficial de las armadas, marinas de guerra, cuerpos de guardacostas y/o agencias de seguridad relacionadas con el combate al narcotráfico en el mar; representan el análisis realizado por los investigadores nacionales e internacionales del CMCON. El objetivo es analizar el transporte de sustancias ilícitas, con el fin de coadyuvar desde la academia a la lucha contra las drogas en el mar; aportando información de interés, valiosa y relevante para contrarrestar el tráfico de narcóticos en el escenario marítimo.



Capitán de Fragata
ANDRÉS ALFONSO PÉREZ HERNÁNDEZ
Director CMCON

Capitán de Fragata
JOSÉ FERNANDO WIEDMAN ZABALETA
Subdirector CMCON

Jefe Técnico
LUIS FERMIN OLIVARES MENDOZA
Analista CMCON

Jefe Técnico
DAIRO JAIR QUINTERO ARRIETA
Analista CMCON

Suboficial Primero
JOSÉ DAVID SOTO ALBIOR
Analista CMCON

Suboficial Tercero
MIGUEL ÁNGEL TACHE RODRIGUEZ
Analista CMCON

Marinero Primero
JULIÁN RAMIREZ CASALLAS
Analista CMCON

Infante de Marina Profesional
WILMER ALBEIRO ARGUMEDO GOMEZ

Agradecimientos al personal de oficiales y suboficiales que integraron el CMCON, y que con su alto grado de compromiso y profesionalismo, permitieron la construcción del conocimiento y desarrollo del análisis del presente informe.

Señor Capitán de Navío HECTOR ARMANDO CASTAÑEDA BELTRÁN (Armada Republica de Colombia)

Señor Capitán de Navío RAFAEL EDUARDO COSSIO LUGO (Armada de México)

Señor Técnico Segundo PABLO EMILIO HERBIAS ROBLES (Marina de Guerra del Perú)

Señor Sargento Segundo XAVIER SAYAS MUÑOZ (Armada Republica de Colombia)

INVESTIGADORES INTERNACIONALES

Capitán de Navío
GUSTAVO RAMIRO PAZ NOBOA
Armada del Ecuador

Capitán de Fragata
RODEL OSBALDO LEMUS SANTIZO
Marina de Defensa Nacional de Guatemala

Capitán de Corbeta
ROBERTO DE JESÚS SAUCEDO GUZMÁN
Armada de México

Capitán de Corbeta
PEDRO LUIS ORTEGA PALMA
Armada de México

Teniente de Navío
FERMIN ABRAHAM MORENO COELLO
Fuerza Naval de Honduras

Suboficial Técnico Tercero
ORLANDO ISRAEL MONTENEGRO CABELLO
Marina de Guerra del Perú

CONTENIDO

Introducción.	8
1. Situación de Narcotráfico Marítimo en Colombia.	9
1.1 Modalidades de Narcotráfico Marítimo	12
1.2 Análisis Comportamiento de Incautaciones	18
1.2 Análisis de Capturados	22
2. Situación de Narcotráfico Marítimo en América.	23
2.1 Modalidades de Narcotráfico Marítimo	25
2.2 Análisis Comportamiento de Incautaciones	36
2.3 Análisis de Capturados	38
3. Situación de Narcotráfico Marítimo en Europa.	39
3.1 Modalidades de Narcotráfico Marítimo	42
3.2 Análisis Comportamiento de Incautaciones	46
3.3 Análisis de Capturados	49
4. Situación de Narcotráfico Marítimo en Asia- Pacífico.	50
4.1 Modalidades de Narcotráfico Marítimo	52
4.2 Análisis Comportamiento de Incautaciones	57
4.3 Análisis de Capturados	59
5. Situación de Narcotráfico Marítimo en Perú.	60
5.1 Rutas de Narcotráfico en Perú	65
5.2 Modalidades de Narcotráfico Marítimo	67
5.3 Otros Delitos Marítimos	70



CONTENIDO

6. Situación de Narcotráfico Marítimo en Ecuador	71
6.1 Rol de la Armada de Ecuador	71
6.2 Rutas de Narcotráfico Marítimo	72
6.2 Modalidades de Narcotráfico Marítimo	73
7. Situación de Narcotráfico Marítimo en México	75
7.1 Rutas de Narcotráfico Marítimo	75
7.2 Modalidades de Narcotráfico Marítimo	77
7.3 Análisis Comportamiento de Narcotráfico	78
8. Situación de Narcotráfico Marítimo en Honduras.	81
8.1 Escenario Marítimo	82
8.2 Escenario Aéreo	84
8.3 Seguimiento Estadístico del Fenómeno	85
9. Situación de Narcotráfico Marítimo en Guatemala.	87
9.1 Narcotráfico Marítimo	89
10. Análisis Global de Narcotráfico Marítimo	93
10.1 Modalidades de Narcotráfico Marítimo Global	95
10.2 Dinámica de Narcotráfico en los Puertos	104

“El poder marítimo es la capacidad de usar el mar, ello puede resultar fuertemente favorable para un Estado en representaciones económicas, a través del resguardo de los elementos de la economía, y de la proyección o amenaza de la fuerza contra sus oponentes”.

J. Richard Hill

INTRODUCCIÓN

El informe anual sobre narcotráfico marítimo en su cuarta edición, se constituye en una herramienta de análisis y percepción de la dinámica de este flagelo en varios escenarios a nivel mundial. El desarrollo se basa en el seguimiento continuo y el registro de eventos de narcotráfico marítimo, en donde se permite dar lectura al comportamiento de densidades y las zonas con mayor proliferación del transporte y la aplicación a las diferentes interfases, desde las áreas de lanzamiento, zonas de acopio y territorios de recepción para posteriormente llegar a los mercados de consumo.

La información permite visualizar el comportamiento de los eventos de incautaciones de las diferentes drogas ilícitas, sus tendencias, principales modalidades, la evolución y desarrollo de las organizaciones criminales transnacionales (OCT), así como la incidencia de las personas que se encuentran directamente relacionadas en las incautaciones y son capturadas acuerdo la legislación de cada Estado soberano.

En la presente edición se hace especial énfasis en la dinámica de la modalidad de contenedores y la influencia de los puertos, como intercambio comercial prevalente en los mercados internacionales y apertura a las acciones delictivas que capitalizan algunas deficiencias de los servicios de seguridad, convirtiendo esta modalidad en la de mayor tendencia en el periodo evaluado.

Otro aspecto abarcado en esta edición, obedece al entendimiento de las mayores rutas implementadas para el tráfico de drogas ilícitas, la identificación de estas permite un mayor entendimiento de la estructuración

logística implementada y el desarrollo de las capacidades que sistemáticamente han evolucionado por parte de las OCT.

Los investigadores de países miembro del CMCON, efectuaron la apreciación del comportamiento particular del fenómeno de narcotráfico marítimo, permitiendo así, tener un mayor conocimiento de las implicaciones, acciones y consecuencias en los diferentes ámbitos en cada país, y poder efectuar un análisis más preciso, que conlleva finalmente a la conclusión que la única manera de contener y buscar neutralizar esta amenaza común, es la participación integrada regional de las capacidades y el entendimiento homogéneo del fenómeno.

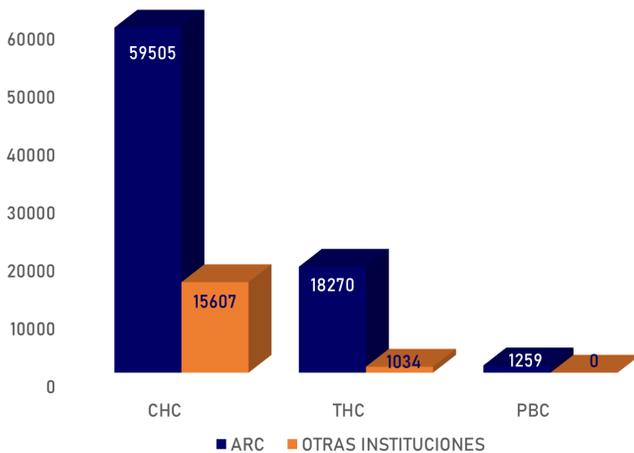
Este ejercicio se convierte en el fiel reflejo de la importancia de la cooperación internacional, como versa el lema del CMCON, análisis, innovación e integración regional, ecuación persistente que debe traspasar al aporte de otros sectores, la vinculación y el fortalecimiento de las alianzas contundentes encaminadas al desarrollo de estrategias y políticas regionales que generen el impacto deseado y modifiquen el normal accionar en la manera cotidiana de combatir el fenómeno del narcotráfico.

1. SITUACIÓN NARCOTRÁFICO MARÍTIMO EN COLOMBIA

En la caracterización del presente informe, para el análisis del escenario Colombia, se hace énfasis en el comportamiento de incautaciones de los diferentes estupefacientes, Clorhidrato de Cocaína (CHC) Marihuana (THC) y Pasta base de Coca (PBC) en el contexto marítimo, fluvial y portuario, entendiendo que existe la participación de diferentes agencias y autoridades; sin embargo, es importante precisar la incidencia de la Armada Nacional de Colombia (ARC) en la lucha contra las drogas ilícitas tanto en el entorno interno, como en la influencia continental y extra continental a través de las capacidades operativas (I + O), así como la importante relevancia de la cooperación y coordinación internacional.

En el ámbito local la Armada Nacional logro incautaciones de CHC por 62.809 kg (Unidades marítimas, fluviales y terrestres), acuerdo al estudio desarrollado por el CMCON, la influencia de la ARC en el contexto marítimo logro incautaciones de CHC por 59.505 kg (la diferencia se evidencia en los resultados dados en escenarios diferentes al marítimo 3.304 kg). En total en Colombia se incautaron 75.112 kg de CHC en el ámbito de estudio del CMCON, la Armada Nacional efectuó una contribución del 80% para este tipo de droga ilícita, del 94% para THC y del 100% para PBC.

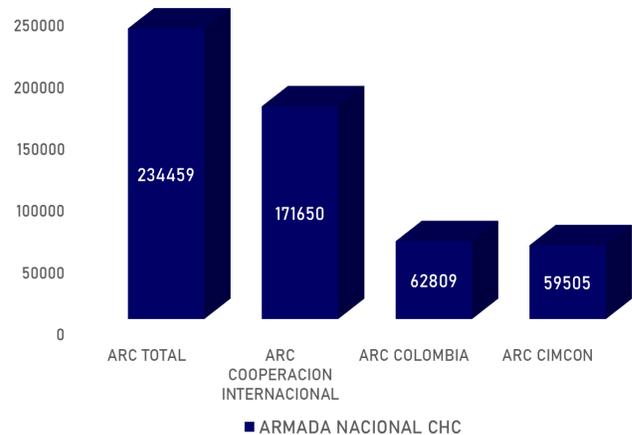
Figura 1 Incautaciones Colombia Marítimo CMCON



Fuente CMCON

Instituciones como la Policía Nacional, Ejército Nacional, Fuerza Aérea y otras agencias contribuyeron en el ámbito marítimo, fluvial y portuario en incautaciones del 20% para CHC y 6% para THC, siendo un aporte significativos y evidenciando la sinergia institucional permanente, establecida para el logro de los objetivos concernientes a la contención del uso del mar por parte de las organizaciones criminales transnacionales (OCT), la identificación y neutralización de intenciones delictivas enmarcadas en el narcotráfico especialmente en el escenario marítimo.

Figura 2 Incautaciones CHC Armada Nacional 2019



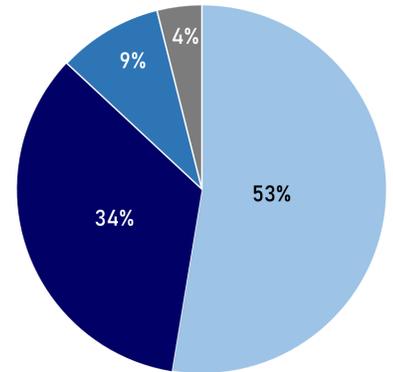
Fuente CMCON

En cuanto al aporte de la Armada Nacional dentro de los acuerdos marítimos y cooperación internacional para lograr minimizar las capacidades de las OCT al servicio del narcotráfico en América y Europa, la contribución se vio reflejada en incautaciones de 171.650 kg de CHC, el 89% en América con 152.607 kg y 11% en Europa con 19.043 kg, demostrando la importancia de la integración de las capacidades y el factor colaborativo internacional en la lucha frontal contra las drogas, logrando un total para este periodo de 234.459 kg de CHC.

Figura 3 Infografía Colombia 2019

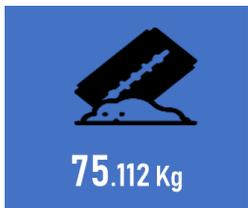
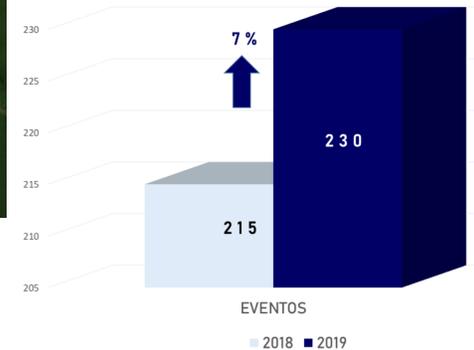


EVENTOS 230



■ Pacífico ■ Caribe ■ Sur ■ Oriente

ZONA	PACÍFICO	CARIBE	SUR	ORIENTE
EVENTOS	121	79	21	9



Modalidad	Deposito Ilegal	Embarcación de pesca	Contenedores	Lanchas Go Fast	Artefactos Navales Ilegales
Eventos	54	36	34	33	22
CHC	13.050	5.519	18.112	24.530	9.273
THC	3.960	3.439		5.703	700

Fuente CMCON

En la figura 3, Infografía de Colombia, se despliega los diferentes eventos de narcotráfico por vía marítima y fluvial ocurridos durante el 2019 en Colombia, georreferenciados y catalogados en las distintas modalidades registradas que fueron realizados por parte de la Armada Nacional, Ejército Nacional (EJC) y Policía Nacional (PONAL) en el territorio marítimo y fluvial, así como en los litorales y Puertos de Colombia.

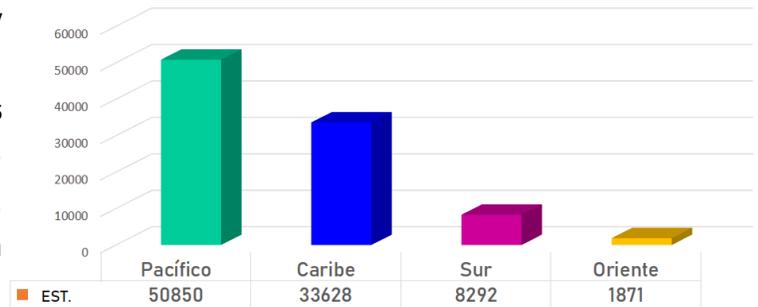
Durante el año 2019 se registraron 230 eventos en Colombia, con un total de 94.641 kg de estupefacientes incautados en el escenario marítimo y fluvial. Con relación al año 2018, se observa un aumento en los eventos del 7%, ya que para el cierre del año anterior se habían registrado 215 eventos de narcotráfico marítimo; asimismo, observando el comportamiento de la cantidad de estupefacientes incautados, se refleja un aumento del 7%, ya que el año anterior se obtuvo un registro de 87.793 kg de estupefacientes.

El estupefaciente con mayor registro de incautaciones durante el 2019 fue (CHC) con el 79% (75.112 kg), seguido de (THC) con el 19% (18.270 kg) y en un tercer lugar (PBC) con el 2% (1.259 kg). En comparación a las incautaciones de CHC, se observó que hubo una disminución del 3 % en la cantidad de esta droga ilegal, ya que en el 2018 se había registrado 77.526 kg. En cuanto al THC, hubo un incremento del 53%, en vista que el año anterior los registros de incautaciones fueron de 8.601 kg en 31 eventos.

De los 230 eventos de narcotráfico marítimo, acuerdo la figura 4, 121 tuvieron lugar en la región del Océano Pacífico con (50.850 kg de estupefacientes), 79 en la región del Caribe (33.628 kg), 21 en la región del sur (8.292 kg) y 9 en el oriente de Colombia (1.871 kg).

La región pacífico mantiene su alta preponderancia de incidencia sobre los eventos de narcotráfico, se eviden-

Figura 4 Cantidad de Estupefacientes por Zonas



Fuente CMCON

cia en la zona centro-sur, en donde los litorales mas afectados se encuentran en los departamentos de Nariño, Cauca y Valle del Cauca, especialmente sobre el área general de Tumaco, el parque natural de Sanquianga, Guapi, Timbiquí, y el distrito de Buenaventura; este último, toma especial relevancia por los eventos en contenedores y buques de Altobordo, allí se presentaron 22 eventos y la incautación de 4.955 kg de CHC y 1.145 kg de THC, siendo no solo el principal puerto del comercio de Colombia, sino una de las principales plataformas de lanzamiento de narcóticos de las organizaciones del crimen transnacional.

En el área del Caribe colombiano, las zonas portuarias son las que presentan mayor incidencia. La región de Urabá, por sus características morfológicas es propicia para el lanzamiento de lanchas Go Fast, así como las condiciones para la contaminación de los contenedores en el transito sobre el rio León desde los embarcaderos hasta la zona de cargue en Bahía Colombia. Por otra parte, entre las ciudades puerto de Cartagena, Barranquilla y Santa Marta, se presentaron 47 eventos en donde se logró la incautación de 14.624 kg de CHC, en operaciones desarrolladas por parte de la Armada Nacional y la Policía Nacional, evidenciando la importancia que infieren los puertos para las OCT, en su proyección de cumplimiento de objetivos delictivos.

1.1 MODALIDADES DE NARCOTRÁFICO MARÍTIMO EN COLOMBIA

Mapa 1 Modalidades Narcotráfico Marítimo en Colombia 2019



Fuente CMCON

En el Mapa 1, se registra la distribución de los eventos de narcotráfico marítimo en Colombia en 2019. En total se detectaron 12 modalidades diferentes, entre ellas las que registran mayor incautación de estupefacientes

fueron: "Lanchas Go Fast" con 30.233 kg de estupefacientes (24.530 kg CHC y 5.703 kg de THC) equivalentes al 32% de las incauciones totales.

Figura 5 Modalidades Narcotráfico Marítimo en Colombia 2019



Fuente CMCON

Los Contenedores con 18.112 kg de CHC equivalentes al 19% del total de las incautaciones y Depósitos ilegales” con 17.319 kg (13.050 kg de CHC, 3.960 kg de THC y 309 kg de PBC) de estupefacientes, equivalentes al 18% del total de las incautaciones. Los artefactos navales ilegales con 9.953 kg (9.273 kg de CHC y 700 kg de THC) de estupefacientes equivalentes al 11% de las incautaciones totales.

Esta tendencia al uso de la modalidad de Lanchas Go Fast, tiene relación con las zonas donde los cultivos de hoja de coca tiene mayor producción, ya que las estadísticas CMCON, demuestran que el 50% de esta modalidad se presentó en el departamento de Nariño, según www.asuntoslegales.com.co, en su artículo “Los departamentos donde más crecieron los cultivos de coca durante 2018”, establece que: La Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC) reveló completo su informe sobre cultivos ilícitos en Colombia en 2018. En este año, Bolívar, Cauca y Norte de Santander presentaron los mayores incrementos.

De estos tres departamentos, el que registra mayor aumento en la estadística es el Norte de Santander con 5.000 hectáreas cultivadas con coca y llegó a 33.000 hectáreas. Una cifra muy cerca de Nariño que es el departamento con más cultivos de este tipo, al registrar 41.000 hectáreas.

Ahora bien, Nariño está ubicado en el extremo suroeste del país, en las regiones andina y pacífica, limitando al norte con Cauca, al este con Putumayo, al sur con la República de Ecuador y al oeste con el Océano Pacífico. Razón por la cual se presume que las OCT utilizan a este departamento como ruta de salida de los estupefaciente hacia el Océano Pacífico y Ecuador, donde a través de Lanchas Go Fast, toman la ruta de las islas Galápagos hasta llegar a Centroamérica, donde el estupefaciente es acopiado y posteriormente enviado a Estados Unidos y países en Europa.

Lanchas Go Fast

Imagen 1 Hallazgo de CHC en Lancha "Go Fast"



Fuente www.armada.mil.co/es/content/armada-colombia-incauta-cerca-25-toneladas-clorhidrato-cocaina-las-organizaciones-al

La modalidad de "Lanchas Go Fast" fue la más representativa en Colombia, con el 33% de las incautaciones, en total de 30.233 kg de estupefaciente (24.530 kg de CHC y 5.703 kg de THC). Los departamentos donde más se evidenciaron mayores registros en las incautaciones de CHC fueron, Nariño con el 35% (8.659 kg), Valle del Cauca con 25% (6.305 kg), la Guajira con 23% (5.738 kg) y San Andrés Islas con el 9% de las incautaciones (2.257 kg).

Esta modalidad tuvo un incremento del 64% en cuanto a las incautaciones de CHC, ya que al cierre del año 2018, se habían registrados 14.955 kg, en cuanto a los eventos, se observa un aumento del 22% (33 eventos en el 2019 y 27 eventos en el 2018), la región del Pacífico registra el 80% de las incautaciones de CHC (19.707 kg). Por otro lado, el 36% de los tripulantes de todas las embarcaciones eran extranjeros 37% de ellos ecuatorianos, seguidos de nicaragüenses con 32%.

Por otra parte, durante el 2019 se pudo evidenciar el aumento del tráfico marihuana tipo "creepy" bajo esta modalidad, donde paso de la incautación de 116 kg en 2018 a 6.203 kg en el 2019 (5.247%), ese aumento po-

dría obedecer a la gran demanda que tiene este tipo de THC debido a su mayor concentración de sustancia psicoactiva siendo esto más rentable para las OCT por el aumento de su precio.

Esta dinámica en Colombia obedece principalmente a la influencia de los litorales en el pacífico, ya que por sus características geográficas, brinda las facilidades tanto de construcción, como diversidad en los puntos de zarpes a razón de los múltiples canales navegables con salida al mar, lo cual hace más difícil la tarea de búsqueda para las autoridades, una vez estas embarcaciones han salido de las costas, su destino es aun más impredecible, ya que pueden tomar rumbo definido hacia Centroamérica o en su defecto cumple el rol de aprovisionar a embarcaciones mayores en altamar, camuflándose de esta manera con lanchas pesqueras que en algunos casos funcionan como fuentes de información a estas OCT sobre la presencia de las autoridades en el sector.

En relación al costo beneficio, se estima que el costo de construcción de este tipo de embarcaciones puede oscilar entre 100.000 y 150.000 dólares, teniendo la capacidad de transportar hasta 6 toneladas de estupefaciente, los que genera un jugoso beneficio económico para las OCT y una consecuencia nefasta para el medio ambiente y las sociedad en general.

El evento más representativo, fue la incautación de 2.425 kg de CHC, donde el personal de la Armada Nacional, en el desarrollo de una operación de interdicción marítima hallaron una "go-fast" a la altura del corregimiento de Capurganá - Chocó. La tripulación de la embarcación al sentir la presencia de las autoridades emprenden huida hacia la costa, dejando la motonave abandonada junto con el estupefaciente que se encontraba distribuido en 97 costales.

Contenedores

Imagen 2 Incautación de 2.250 kg de CHC en Contenedor con Carga Mineral de Cobre.



Fuente Policía Nacional

Los contenedores son la modalidad de transporte marítimo más empleada para el envío de estupefacientes a nivel intercontinental especialmente hacia Europa y el Asia-Pacífico. En el 2019 se registraron 34 eventos todos de CHC; por otro lado, se presentó una reducción de eventos del 26% comparado con el 2018, sin embargo, el promedio de carga aumento el 2%, y la técnica más empleada para la contaminación fue “Rip on/ Rip off con el 44.1%, le sigue la técnica de carga” con 35.2% y el resto de los eventos, el 20.7% fueron contaminados por la técnica de “Reefer”, en esta última, llama especial atención que el 86% de esta técnica en contaminaciones de CHC fueron en el puerto de Santa Marta (Magdalena); finalmente, no se registraron eventos de contaminación bajo la técnica de “estructura”.

El 80% de los eventos se presentaron en el Caribe, siendo el puerto de Cartagena (Bolívar) el que más registros tiene. El 50% del destino final del total de los eventos eran países de Europa con mayor frecuencia el puerto de Amberes (Bélgica), los otros eventos se dieron en Buenaventura, Urabá, Santa Marta y Barranquilla.

Tabla 1 Incautaciones CHC Puertos Colombia

Puerto	CHC en Contenedores
Cartagena	5.894
Buenaventura	4.301
Urabá	3.896
Santa Marta	3.872
Barranquilla	149
Total	18.112

Fuente CMCON

Colombia cuenta 10 zonas portuarias, ocho de ellas en la Costa Caribe: La Guajira, Santa Marta, Ciénaga, Barranquilla, Cartagena, Golfo de Morrosquillo, Urabá y San Andrés; y dos en el Pacífico: Buenaventura y Tumaco. El 94 % del tráfico de mercancías que pasa a través de los puertos es producto de operaciones de comercio exterior, principalmente hidrocarburos y carbón, que salen del país por las Sociedades Portuarias de La Guajira, Morrosquillo y Magdalena.

La Capacidad nacional instalada es de 301,7 millones de toneladas por año (MTA), de ellas, Cartagena mueve 89, Morrosquillo 65, Santa Marta 62, La Guajira 36, Buenaventura 30, Barranquilla 15, Tumaco 2,6, Turbo 1,5 y San Andrés 0,6. razón por la cual son mas frecuentes los eventos de narcotráfico en la zona Caribe del país.

El evento mas representativo en esta modalidad, se dio, en operación desarrollada por la Policía Nacional, donde hallaron 2.250 kg de clorhidrato de cocaína durante inspección a una “carga contenerizada” que aparentemente contenían mineral de cobre, distribuidos en seis bolsas tipo “Big Bag” que se encontraba en la zona de aforo de la sociedad portuaria de Santa Marta (Magdalena). El contenedor fue contaminada bajo técnica de “carga” y tenia como destino (Bélgica).

Depósitos Ilegales

Imagen 3 Hallazgo de un “depósito ilegal” con CHC en el Departamento de Bolívar (Colombia)



Fuente Armada Nacional

La modalidad de “Depósito ilegal” fue la tercera modalidad más representativa en Colombia, ya que, de los 75.112 kg de CHC incautados en este escenario en el 2019, el 17% se realizó a través de esta modalidad con un total de 17.319 kg de estupefaciente (13.050 kg de CHC, 3.960 kg de THC y 309 PBC) incautados. Los departamentos donde más se evidenciaron registros en las incautaciones de CHC fueron, Chocó con el 26% (3.421 kg), Antioquia con 19% (2.460 kg), Nariño con 16% (2.037 kg) y Amazonas con el 10% de las incautaciones (1.350 kg).

Esta modalidad tuvo una disminución del 40% en cuanto a las incautaciones de CHC, ya que al cierre del año 2018, se habían registrados 21.676 kg, en cuanto a los eventos, se observa un aumento del 9% (54 eventos en el 2019 y 49 eventos en el 2018), la región del Caribe registra el 66% de las incautaciones de CHC (8.686 kg). En cuanto a la disminución en las incautaciones, se pudo haber dado por el aumento del 64% en la incidencia de lanchas Go Fast, las cuales en su mayoría son las que transportan el estupefaciente proveniente de estos depósitos ilegales, dentro de la interfase de acopio y traslados hacia los puntos de distribución en los mercados

de Centroamérica y Estados Unidos.

En el pacífico Colombiano se registraron 6.544 kg (4.334 kg CHC, 1.911 kg de THC y 299 kg de PBC) de estupefacientes, lo que representa el 33% de las incautaciones de CHC de esta modalidad en 25 eventos, por lo que se puede concluir, que el 53% de los eventos de la modalidad de “Depósitos ilegales” se presentaron en esta región del país, los cual seria el comportamiento lógico de la dinámica, ya que es esta región donde convergen los departamentos de mayor producción de hoja de coca en Colombia.

Para la regiones del sur y oriente del país, se encuentran registros de 1.865 kg (30 kg de CHC, 1.825 kg de THC y 10 kg de PBC) de estupefacientes, que corresponden al 0.2% de las incautaciones de CHC en esta modalidad con 11 eventos, la técnica de ocultamiento más empleada fue “espacio abierto” (55%). En el Pacífico y en el Caribe colombiano, predominaron los “depósitos ilegales” de CHC en lugares muy cercanos a los litorales, con drogas ilícitas listas para aprovisionar cualquier tipo de embarcación.

El hallazgo más importante se obtuvo en agosto, cuando unidades de la Armada Nacional, en una operación coordinada con la Fiscalía General de la Nación en el municipio de Cartagena (Bolívar), hallaron un “deposito ilegal” tipo “bodegaje” con 2.054 kg de CHC. El estupefaciente se encontraba distribuido en 85 sacos ocultos en una pared falsa diseñada para distraer la atención de las autoridades, se capturó una persona quien era la que custodiaba el lugar, el cual servía como parqueadero de camiones de carga, siendo esto una fachada ideal para el descargue del estupefaciente traído desde el interior del país hacia Cartagena, que es puerto de lanzamiento de CHC hacia el exterior.

Artefactos Navales Ilegales

Imagen 4 Hallazgo de LBP en Chocó



Fuente <https://www.dailymotion.com/video/x7s5x19>

La modalidad de “Lancha de Bajo Perfil” fue la cuarta modalidad con mayor cantidad de estupefacientes incautados con 9.953 kg (9.253 kg de CHC y 700 kg de THC) de estupefacientes, equivalentes al 10% de las incautaciones de CHC en Colombia. Esta modalidad tuvo un incremento del 58% en cuanto a las incautaciones de CHC, ya que al cierre del año 2018, se habían registrados 5.849 kg de CHC, en cuanto a los eventos se observó un aumento del 47%, ya que al cierre del año anterior, se habían presentado 15 eventos de narcotráfico.

Esta modalidad se dividió en “lanchas de Bajo Perfil, Semi Sumergibles y Sumergibles”, las LPB correspondieron al 69% de las incautaciones de CHC en esta modalidad con 7.529 kg (6.829 kg CHC y 700kg de THC) de estupefacientes, seguido de los Semi sumergibles con el 26% de las incautaciones de CHC y 2.424 kg, por último se encuentran los Sumergibles, los cuales registran un evento de un artefacto en estado de construcción.

Por otro lado se registran 23 capturados en esta modalidad, de los cuales el 78% corresponde a nacionales de Colombia y el 12% a nacionales del Ecuador.

En Colombia, la problemática del narcotráfico se ha convertido en un fenómeno cambiante y exigente tanto para las autoridades como para las OCT, si bien es cierto que la Armada Nacional y los demás organismos de control realizan un esfuerzo significativo en la lucha contra el flagelo del narcotráfico, es evidente que las organizaciones evolucionan en sus tecnologías, un ejemplo fehaciente ante esta afirmación, es la capacidad adquirida por parte de estas redes delincuenciales, en la construcción de este tipo de artefactos navales, los cuales son construidos en zonas selváticas, donde constructores se internan con condiciones totalmente desfavorables, pero que no es impedimento para construir estos artefactos con un costo que puede oscilar entre 200.000 y 1 millón de dólares, y con capacidad de transportar en promedio cinco toneladas de estupefacientes o más dependiendo de la construcción.

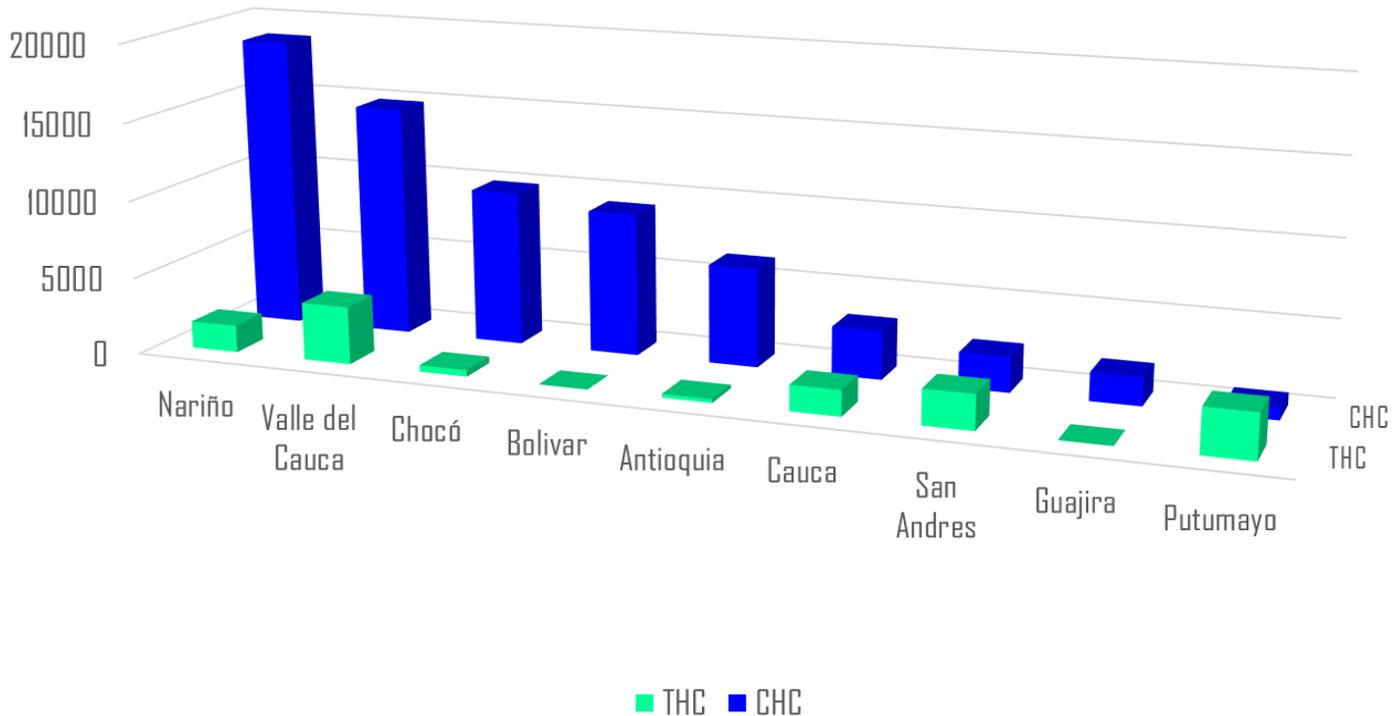
Según los registros del CMCON, esta modalidad tuvo una mayor incidencia en el departamento de Nariño con 5.046 kg de CHC lo que corresponde al 54% de las incautaciones de este estupefaciente, seguido por las incautaciones en el departamento del Valle del Cauca con 2.673 kg de CHC, correspondientes al 29% de las incautaciones de CHC en esta modalidad.

El evento más representativo en esta modalidad, se dio en coordinación con unidades de Guardacostas de EE.UU con información de inteligencia naval suministrada por la Armada Nacional, donde realizaron la interdicción marítima de un “Artefacto Naval Ilegal” tipo “LPV” en el Océano Pacífico a 270 MN al oeste de la frontera de Colombia con Ecuador, la cual transportaba 1.875 kg de clorhidrato de cocaína. Se presentaron dos capturas de personas de nacionalidad colombiana.

1.2 ANÁLISIS COMPORTAMIENTO DE INCAUTACIONES

Figura 6 Incautaciones por Departamentos Escenario Marítimo y Fluvial

Estupefacientes por Departamentos



Fuente CMCON

La figura 6, ilustra los departamentos donde se presentaron mayor cantidad de eventos de narcotráfico marítimo en Colombia durante le 2019, tomando como referencia el comportamiento del CHC y THC.

En Colombia, durante este periodo, se presentaron eventos de narcotráfico en 19 departamentos; sin embargo, los departamentos de Nariño, Valle del Cauca, Chocó y Bolívar registran la mayor cantidad de estupefacientes.

El departamento de Nariño registra los mayores decomisos de estupefacientes, con 21.293 kg (18.787 de CHC, 1.749 kg de THC y 757 kg de PBC) , lo que representa el 20% de las incautaciones de CHC en Colombia en 43 eventos de narcotráfico, donde las modalidades mas predominantes fueron, Lanchas “Go Fast” con 9.526 kg

(8.659 kg de CHC y 867 kg de THC) de estupefaciente en 13 eventos; seguido de los “ANI” con 5.746 kg (5.046 de CHC y 700 kg de THC) de estupefacientes en 10 eventos, “Depósitos ilegales” con 2.518 kg (2.037 kg de CHC, 182 kg de THC y 299 kg de PBC) 10 eventos, y en cuarto lugar las Cargas Balizadas con 1.575 kg de CHC en 2 eventos.

El segundo departamento con mayor incautación fue Valle del Cauca con 18.597 kg de estupefacientes, (14.875 kg de CHC y 3.722 kg de THC) lo que representa el 16% de las incautaciones de CHC en Colombia, con 45 eventos de narcotráfico, donde las modalidades mas predominantes fueron las embarcaciones tipo “Go Fast.

con 7.260 kg (6.305 kg de CHC y 955 kg de THC), “Cargas Contenerizadas” con 4.301 kg de CHC en 7 eventos; en Tercer lugar los “ANI” con 2.673 kg de CHC y en cuarto lugar los “Depósitos ilegales” con 2.182 kg (852 kg de CHC y 1.330 kg de THC) en 7 eventos.

El tercer departamento con mayor incautación fue Chocó, con 10.376 kg (9.954 kg de CHC y 422 kg de THC) de estupefacientes, lo que representa el 10% de las incautaciones de CHC en Colombia, con 24 eventos de narcotráfico, donde las modalidades más predominantes fueron las embarcaciones tipo “Go Fast” con 5.738 kg de CHC en 6 eventos, en segundo lugar los “Depósitos ilegales” con 3.821 kg (3.421 kg de CHC y 400 kg de THC) Estupefacientes en 10 eventos, y en tercer lugar las “Embarcaciones de Pesca” con 767 kg (747 kg de CHC y 20 kg de THC) en 3 eventos.

El Cuarto departamento con mayor incautación fue el departamento de Bolívar con 9.202 kg (9.193 kg de CHC y 9 kg de THC) de estupefacientes, lo que representa el 8% de las incautaciones en Colombia con 22 eventos de narcotráfico, donde las modalidades más predominantes fueron las “Cargas Contenerizadas” con 5.894 kg de CHC en 10 eventos; en segundo lugar los “Depósitos ilegales” con 2.156 kg de CHC en 2 eventos; en tercer lugar las “Embarcaciones de Pesca con 759 kg de estupefacientes en 3 eventos.

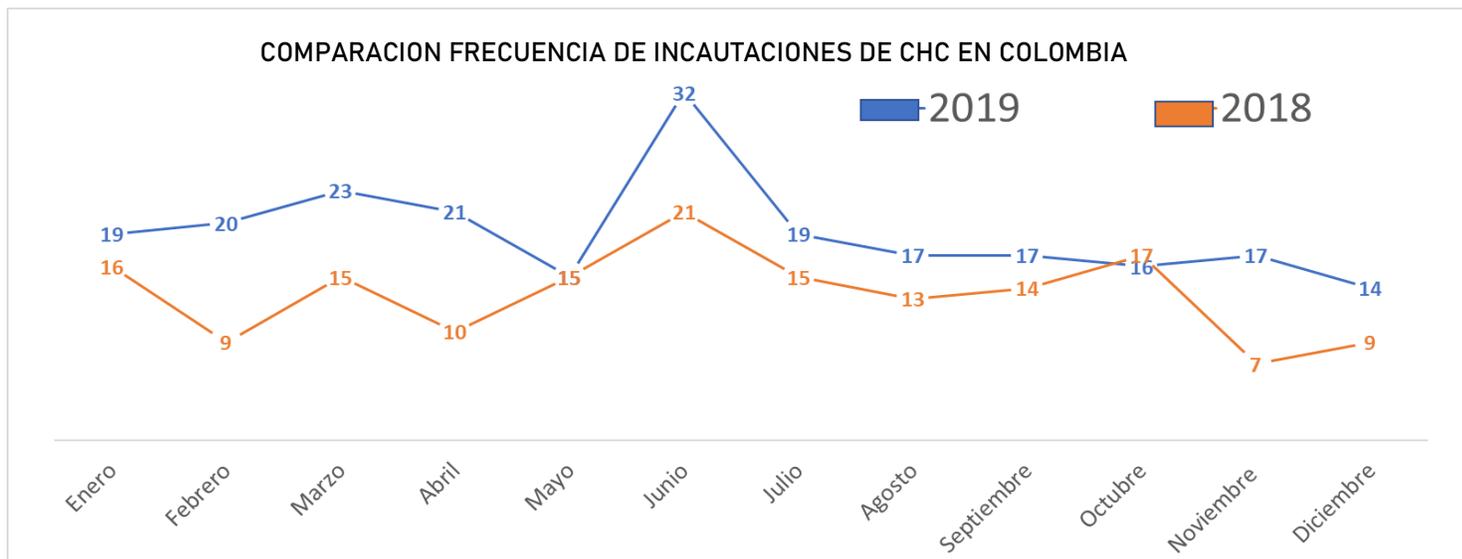
El departamento del Putumayo, es el departamento que presenta la mayor variación en cuantos a las incautaciones, de tal forma que se registra un incremento del 88 % en relación al 2018, ya que al cierre de ese año, se registraron en este departamento 831 kg (241 kg de CHC, 580 kg de THC y 2 kg de PBC) de estupefacientes, comparados con los registros del 2019, el cual registró incautaciones de 3.699 kg (800 kg de CHC y 2.899 kg de THC) de estupefacientes, este incremento podría obedecer a una mayor efectividad por parte de las autorida-

des colombianas y a los acuerdos creados con otros países, ya que la dinámica del narcotráfico en ese sector se ha venido evidenciado de años atrás, asimismo, se relaciona con la presencia de cultivos de mata de coca en la región Putumayo y Caquetá, la cual tuvo una disminución en el 2018 del 7,8% con respecto al 2017, registrando para el 2018 un total de 38.170 ha cultivadas con matas de coca de las cuales 26.408 ha se encuentran en el departamento de Putumayo. (SIMCI, 2018), otra razón podría obedecer a que una mayor parte de la producción de CHC que se realiza en el Sur de Colombia estaría saliendo por vía fluvial hacia a Ecuador, específicamente por el departamento del Putumayo, de allí, saldría por el Océano Pacífico hacia Centroamérica, Estados Unidos o Europa.

En cuanto al departamento del Choco, el cual registra un aumento del 58 % en las incautaciones de CHC, ya que el año anterior se habían registrado 4.202 kg de CHC, contra los 9.954 kg en el 2019, lo que podría indicar que las OCT, buscan fortalecer sus actividades ilícitas en las regiones más al norte del país con el fin de minimizar costos en la implementación de combustibles y alcanzar los países de Centro América con mayor rapidez, en especial Panamá, el cual puede ser utilizado como punto de acopio de estupefacientes con destino a Norte América y Países en Europa.

Con el 86% en la disminución de la incautación se encuentra el departamento del Atlántico, el cual registró incautaciones de 532 kg de CHC en el 2019, contra los 3.878 kg de CHC en el 2018, esta tendencia podría tener relación con el 50% de aumento que registro el departamento de Bolívar, a través del empleo del puerto de Cartagena como alternativa que representa mayor seguridad al momento de fijar los objetivos delictivos para las organizaciones al servicio del narcotráfico.

Figura 7 Frecuencia de Incautaciones de CHC 2018 - 2019



Fuente CMCON

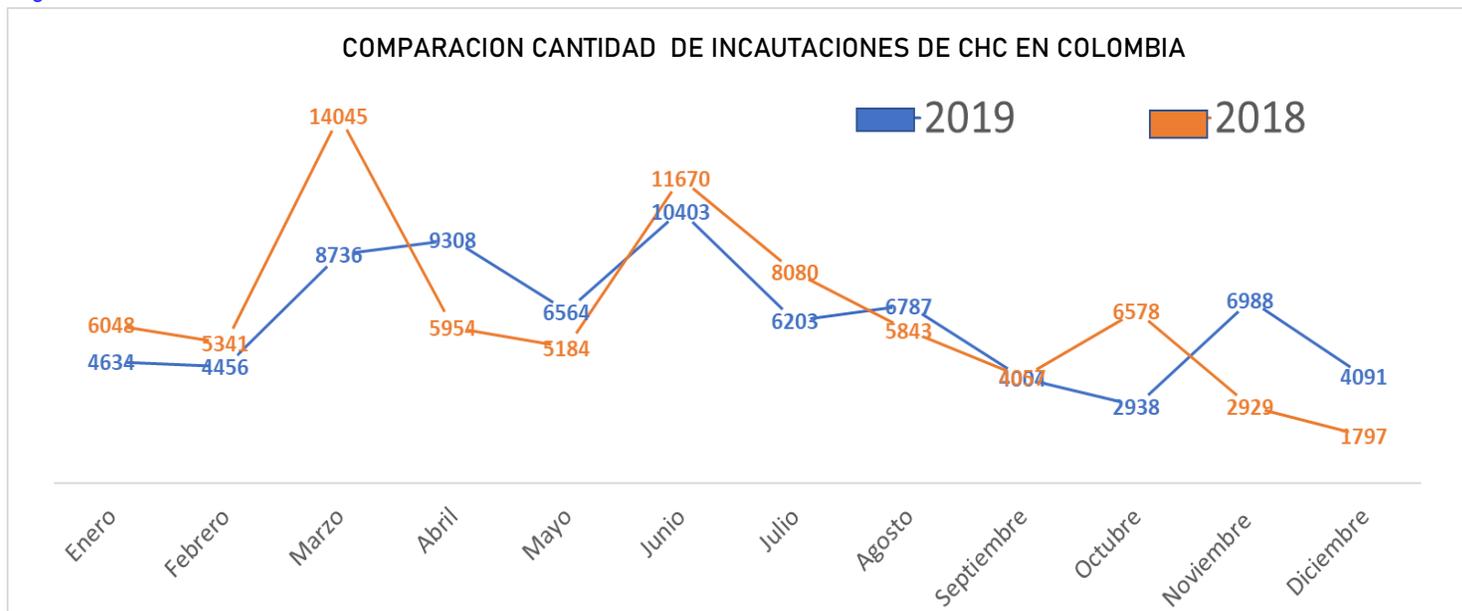
El comportamiento del narcotráfico por vía marítima en este escenario de acuerdo con la figura 7, permite evidenciar una constante a lo largo del año en cuanto a la cantidad de eventos que se presentaron en cada mes, exceptuando el mes de junio.

En este sentido, se observa que se presentaron 230 eventos entre las distintas modalidades que tuvieron incidencia durante todo el periodo del 2019, es así, que hubo un promedio de 19 eventos por cada mes donde el

50% de los meses estuvieron por encima del parámetro indicado, siendo los meses de junio, marzo y abril los de mayor relevancia en las frecuencias de incautaciones. El último trimestre del año, estuvo por debajo de la medida promedio, similar al comportamiento del año 2018.

El primer trimestre representó una dinámica ascendente bastante diferencial al comportamiento del año anterior, variando la tendencia de eventos.

Figura 8 Cantidad de Incautaciones de CHC 2018 - 2019



Fuente CMCON

Esta tendencia se podría interpretar al cambio de dinámica operacional de las autoridades, teniendo mayor capacidad de detección y anticipación a las intenciones delictivas.

Para los meses de abril a mayo se observa la primera variación en la dinámica, ya que para este mes se registraron 15 eventos de narcotráfico lo que corresponde a una disminución del 27% (6 eventos menos que el mes de Marzo); asimismo, presentó una disminución del 15% en comparación a la misma fecha del 2018, ya que para ese mismo periodo se habían registrado 19 eventos de narcotráfico.

Entre los meses de mayo a junio, se observó la segunda variación representativa en la dinámica ya que entre estos meses se presentó un incremento del 54%, debido a que en el mes de mayo se registraron 15 eventos, mientras que para el mes de junio se presentó la mayor cantidad de eventos del año, arrojando de esta manera un registro de 32 eventos, en comparación al año anterior se registra una dinámica similar ya que el mes de junio del 2018 registró la segunda mayor incautación del año, es así que el registro del 2019 muestra una variación positiva del 33% en relación al 2018 durante la misma fecha.

Efectuando un análisis integrado del comportamiento de frecuencia con cantidades, se evidencian comportamientos interesantes. Junio representa el pico más elevado de eventos e incautaciones de CHC, tendencia que se mantiene desde el año 2018, podría estar asociado a los tiempos de procesamiento de los alcaloides que están igualmente sujetos a las variaciones de los cultivos, que si bien no presentan un comportamiento homogéneo en el territorio nacional, la media determina aproximadamente 4 cosechas al año, pudiendo llegar a 7 dependiendo el tipo de hoja de coca y los métodos de desarrollo del cultivo.

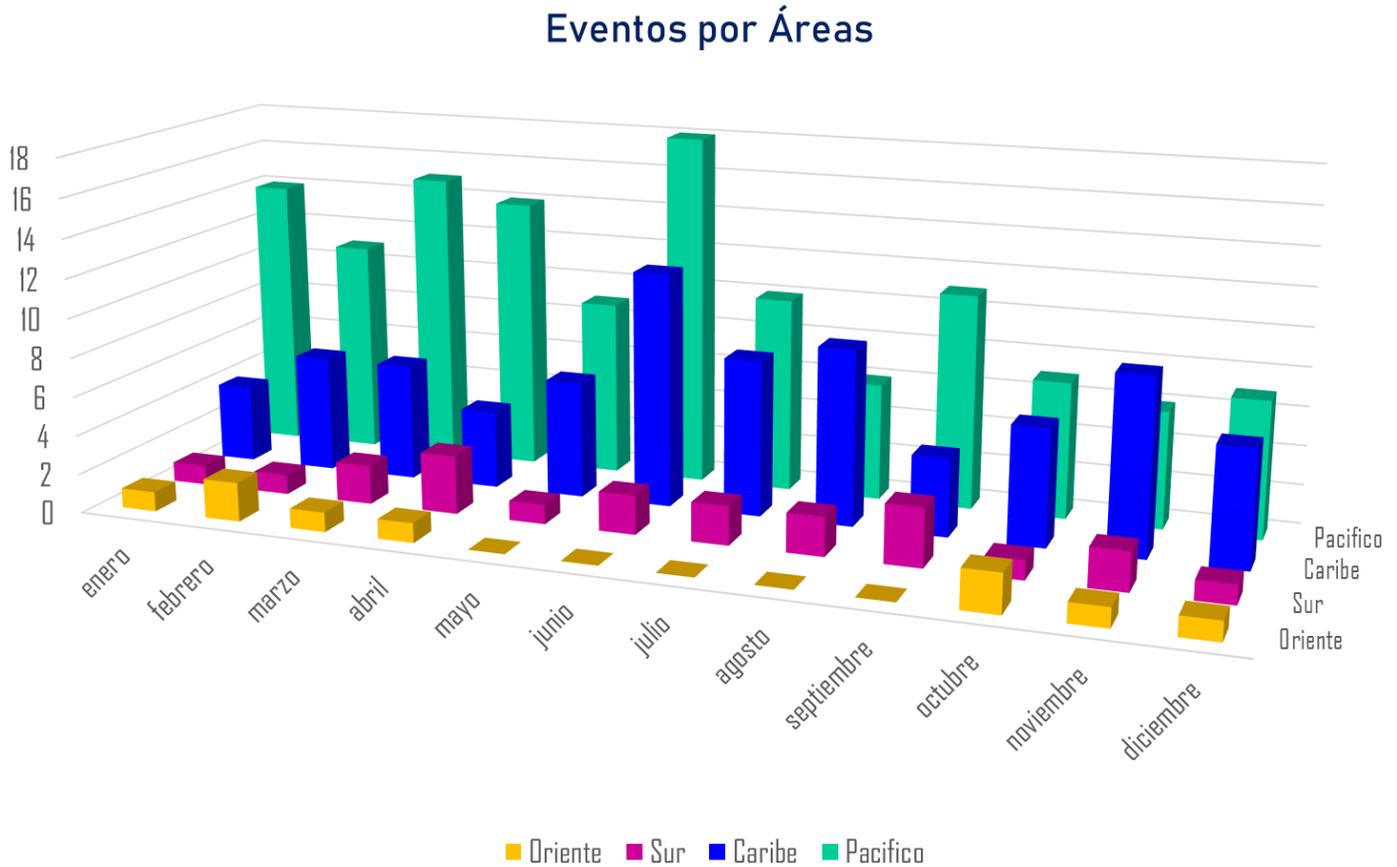
Como factor antagónico a esta tendencia se encuentra el mes de diciembre, que presenta los menores índices de eventos e incautaciones y la tendencia se mantiene desde el año 2018. La interpretación se puede determinar en el cierre del ciclo de producción y los “compromisos comerciales” de las OCT antes de la culminación de año.

Otra tendencia para resaltar, es el comportamiento de las incautaciones observando el periodo desde noviembre de 2018, en donde se evidencia una desaceleración de incautaciones y la dinámica del 2019 inicia lenta pero con un aumento paulatino que llega a su máxima representación en marzo. Aquí se podría interpretar el cambio de posición e inicio de compromisos de las OCT que dinamizan el narcotráfico, así como la disponibilidad operacional que se mantiene de manera constante pero que engrana al iniciar el primer trimestre del año.

En conclusión los periodos más álgidos al comportamiento del narcotráfico por vía marítima o asociado al medio, se encuentra en los meses de marzo, abril y junio. Se convierte en un reto buscar la dinamización del semestre septiembre - febrero, entendiendo el comportamiento diferencial de noviembre por las indicaciones anteriormente descritas. Adicionalmente la transición entre abril y junio, en donde mayo ha representado una disminución de frecuencia de eventos e incautaciones de CHC.

El comportamiento en cuanto a las áreas es un aspecto determinante en el análisis, si bien la tendencia general es similar, las personalidades de las regiones son distintas, como se refleja en la figura 9. Enero tiene una dinámica representativa en el pacífico, mayo tiene la misma implicación de desaceleración en los escenarios, y la tendencia del último periodo del año es diverso entre pacífico que disminuye y caribe que mantiene un pico apreciable en noviembre.

Figura 9 Eventos de Incautaciones por Áreas en Colombia.



Fuente CMCON

El trimestre de agosto hasta octubre que en incautaciones tiende a la baja, en los eventos en el escenario pacífico es representativo. El primer semestre en el ámbito general es más productivo en cuanto a incautaciones, este comportamiento se refleja claramente en el pacífico con base en la frecuencia de eventos, en el caribe se diferencia por mantener más activa sus detecciones guardando las proporciones de los eventos que se presentan en cada escenario. El escenario del sur, aporta a la tendencia del mes de abril que es coincidente en cuanto a frecuencia y cantidades incautadas.

1.3 ANÁLISIS DE CAPTURADOS

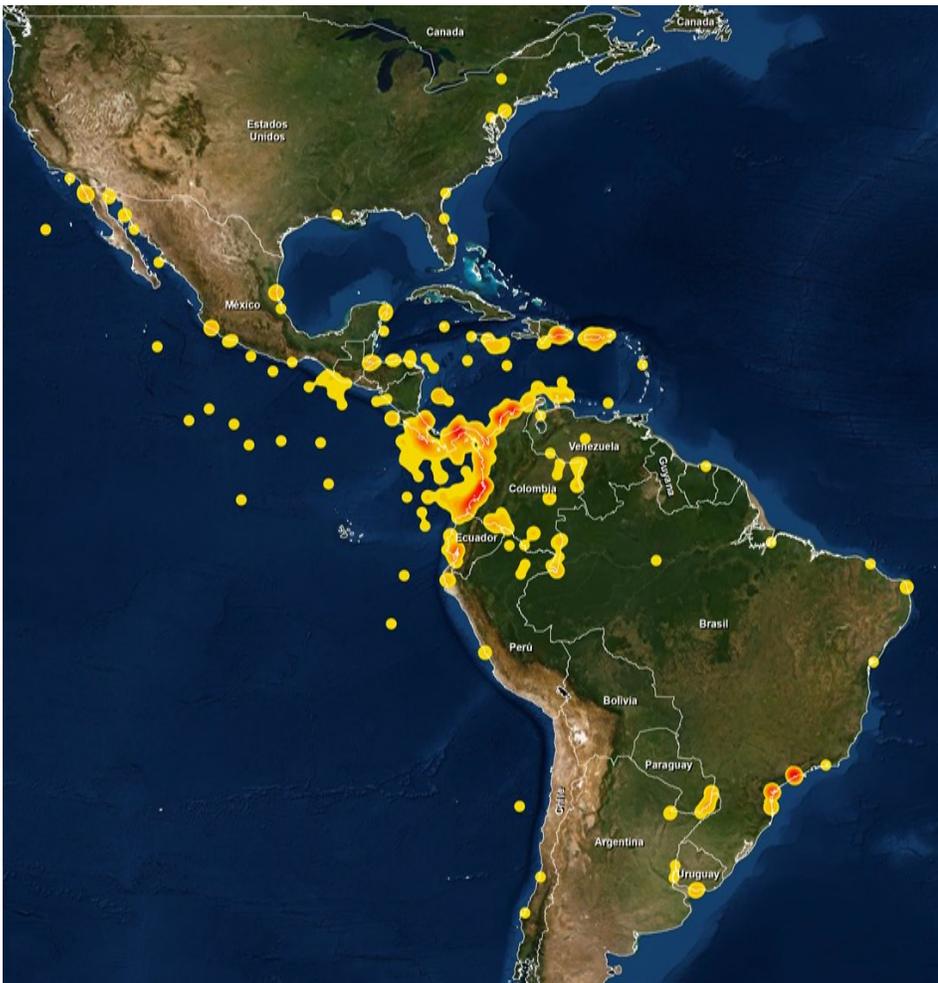
Durante el 2019, fue predominante la participación de nacionales colombianos en eventos de narcotráfico marítimo. De las 232 personas capturadas en Colombia por estar involucradas en actividades ilícitas relacionadas

con tráfico de estupefacientes en el escenario marítimo y fluvial, 173 personas (75%) fueron ciudadanos de Colombia.

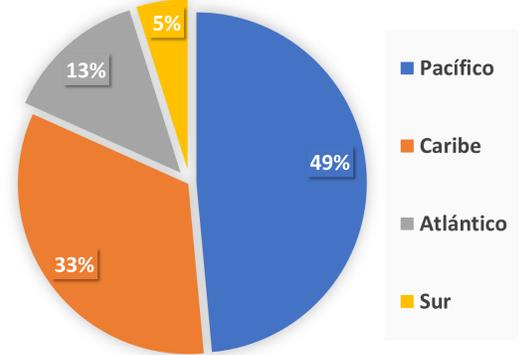
La participación de ciudadanos de Venezuela es la más alta después de los colombianos (7%); además, la participación de estos ciudadanos en actividades de narcotráfico en territorio colombiano tuvo un aumento del 59% con respecto a 2018, donde fueron capturadas 7 personas. Por otro lado, los nacionales de Ecuador registraron un porcentaje del 7% en las detenciones y en comparación al año anterior se muestra un aumento del 12%, de la misma forma se registró en el cuarto lugar con el 4% de incidencia, los nacionales de Nicaragua, los cuales no tuvieron presencia en las detenciones durante el 2018. Se registró la captura de un ciudadano hindú en una crucero, en la terminal marítima de la ciudad de Cartagena.

2. SITUACIÓN NARCOTRÁFICO MARÍTIMO AMÉRICA

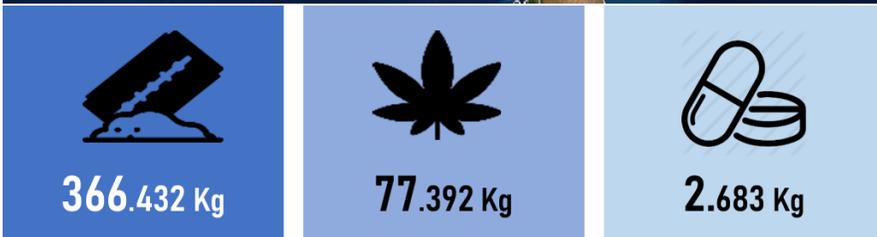
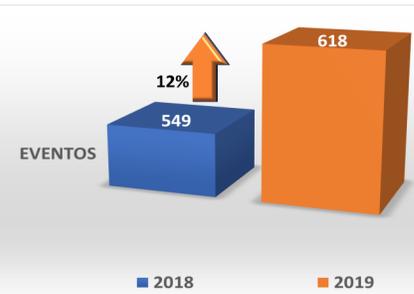
Figura 10 Infografía América 2019



EVENTOS 618



ZONA	PACIFICO	CARIBE	ATLANTICO	SUR
EVENTOS	300	205	83	30



Modalidad	Contenedores	Lanchas Go Fast	Depósitos Ilegales	Artefactos Navales Ilegales	Embarcación de Pesca
Eventos	165	141	90	40	79
CHC	123.448	108.072	40.526	46.983	22.224
THC		44.313	10.962	2.089	13.853

El análisis sobre el comportamiento del narcotráfico en América refleja el estado actual del consumo de estupefacientes a nivel regional, así como las zonas de distribución de los alcaloides por parte de las Organizaciones de Crimen Transnacional (OCT) y permite crear una perspectiva de las posibles rutas de comercialización de estupefacientes en el continente americano.

Acuerdo al comportamiento del tráfico de sustancias ilícitas a nivel mundial y teniendo en cuenta las apreciaciones y estadísticas publicadas por centros especializados en la lucha contra el narcotráfico como la OEA CICAD y UNODC, proyectan un comportamiento peculiar de este flagelo a nivel regional, donde se muestra la preeminencia de latino América, como uno de los ejes centrales de producción y tráfico de estupefacientes a nivel mundial.

Ello conlleva implícitamente a abarcar el comportamiento del narcotráfico en cada uno de los países de la región de América, la caracterización de estos como productores, exportadores y consumidores, de la misma forma que permite formular una idea acerca de la conexión existente entre los tipos de estupefacientes por cada país y los factores que influyen en el tráfico de estas sustancias ilícitas hacia otros países, a través de medios de transportes marítimos y fluviales.

De igual manera se pretende mostrar una dinámica en cuanto a la variedad de modalidades que son utilizadas para el tráfico de estupefacientes y que en algunos casos marca las tendencias establecidas por cada país y su representación en los eslabones del ciclo sistémico de las drogas ilícitas.

En la figura 10, infografía de América, se muestran los diferentes eventos de narcotráfico por vía marítima y fluvial que tuvieron lugar durante el 2019, georreferenciados y caracterizados en las distintas modalidades que han tenido incidencia en esta región, los cuales fueron productos de operaciones exitosas por parte de las autoridades estatales y agencias de seguridad de los distintos países en la lucha contra el flagelo del narco-

tráfico.

En América, al cierre del año 2019 se registraron 618 eventos de narcotráfico marítimo, con un total de 447.964 kg de estupefacientes incautados en esta región, lo que refleja un aumento en los eventos del 12% y del 55% en las incautaciones de estupefacientes con relación a los registros del año 2018, reflejando de esta forma el comprometimiento por parte de los estados en la lucha constante contra el narcotráfico en el ámbito marítimo, evidenciado en las capacidades que han adquirido las fuerzas del orden, como lo son la adquisición de Unidades navales y equipos modernos de comunicación que permiten realizar las interdicciones marítimas más seguras y eficaces.

En consecuencia de los resultados favorables anteriormente descritos, se observa las variaciones que se presentaron en cuanto a los tipos de estupefacientes incautados en la región, es así que, según los registros del CMCON, en el año 2019 el estupefaciente con mayor cantidad de incautaciones durante este periodo, fue el CHC, con una cantidad de 366.432 kg, seguido de THC con 77.393 kg, en un tercer lugar las drogas sintéticas con 2.683 kg, en cuarto lugar, la PBC con 1.431 kg y por último las incautaciones de heroína con 25 kg. Una de las razones de este comportamiento, viene dado por el costo del CHC, que luego de llegar a los mercados de Estados Unidos y Europa, eleva considerablemente su valor, representando de esta manera un mayor atractivo monetario para las Organizaciones Criminales.

En comparación con el cierre del periodo 2018 se observa que hubo unos aumentos importantes en las incautaciones de CHC del 30% y THC de 63%, lo que puede indicar que en el periodo del 2019 se llevaron a cabo mayor cantidad de operaciones de contención e interdicción, sumado a la mayor cantidad de estupefacientes moviliados por las OCT y el posible aumento de producción proporcional a las áreas de cultivo en las áreas de Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú.

En cuanto al comportamiento de la dinámica por cada una de las regiones se observa la presencia de zonas en amarillo, las cuales indican los eventos de narcotráfico de mediana intensidad que tuvieron lugar en la región; adicionalmente, se pueden observar zona que van cambiando la tonalidad a rojo, lo que indica la mayor incidencia de eventos.

En este sentido, se puede detallar que hubo una densificación de eventos en tres áreas particulares. La primera, en la región de los litorales colombianos, el pacífico sur tuvo una alta afluencia de eventos e incautaciones y se mantiene como una zona de convergencia de producción, acopio y plataforma de lanzamiento de estupefacientes hacia el norte, en el caso del Caribe, las áreas más representativas son el Golfo de Urabá, y los puertos de Cartagena y Santa Marta, con una tendencia de crecimiento de incautaciones detectadas y contenidos por unidades de la Armada Nacional y la Policía Nacional de Colombia.

En segunda instancia, la zona de Centroamérica, Panamá y Costa Rica, esto sin duda obedece a la prevalencia existente de Colombia como el país de mayor producción de CHC de la región y la conexión de los escenarios con Centroamérica, los cuales se convierten en plataformas de tránsito, acopio y comunicación entre los países productores de estupefacientes y los mercados de mayor demanda en el consumo como Estados Unidos y Europa.

También en este escenario, se observan concentraciones de eventos en las islas del Caribe como lo son Puerto Rico y República Dominicana, estas dos naciones por su ubicación geográfica se convierten en una oportunidad de narcotráfico para las OCT, ya que estas dos islas, conectan al continente con Norteamérica, permitiendo de esta manera mover los estupefacientes desde las costas de Venezuela y el norte de Colombia, a través de lanchas rápidas, las cuales tienen la capacidad

de reabastecer combustible en las islas ubicadas a lo largo de las 700 MN que separan a República Dominicana de Estados Unidos.

Finalmente, hacia el Cono Sur del continente se observa una evolución de eventos en las costas de Sao Paulo en Brasil, esta dinámica obedece a la presencia del Puerto de Santos, en esa región del país se convierte en uno de los más destacados puertos de América Latina, siendo el puerto de mayor tamaño de la costa Este de América del Sur y uno de los principales exportadores de contenedores, situación que lo ha hecho vulnerable a la presencia del narcotráfico, el cual busca alcanzar mercados de mayor consumo de estupefacientes, proyectando el comercio ilegal con especial énfasis en el mercado europeo.

2.1 MODALIDADES DE NARCOTRÁFICO MARÍTIMO EN AMÉRICA

En el Mapa 2, se despliegan los eventos de narcotráfico marítimo que tuvieron lugar en las distintas regiones de América en 2019, establecidos acuerdo las convenciones, las cuales identifican cada una de las modalidades. Como observación general, en la imagen se evidencia una presencia mayoritaria de eventos en la modalidad de lanchas Go Fast y contenedores, teniendo estos una concentración marcada hacia Centro América y el litoral Pacífico en México.

Para la región de América, en total se registraron eventos en doce modalidades diferentes, las modalidades con mayor cantidad de estupefacientes decomisados fueron “Carga Contenerizada” con 123.448 kg de CHC seguido de la modalidad de “Embarcación Tipo Go Fast” con 108.072 kg de CHC y 44.313 kg de THC, en tercer lugar los “Artefactos Navales ilegales” con 46.983 kg de CHC y 2.089 kg de THC y en cuarto lugar la modalidad de “Depósitos ilegales” con 40.526 kg de CHC y 10.962 kg de THC.

Mapa 2. Modalidades de Narcotráfico Marítimo en América 2019



Fuente CMCON

Para la región de América, en total se registraron eventos en doce modalidades diferentes, las modalidades con mayor cantidad de estupefacientes decomisados fueron "Carga Contenerizada" con 123.448 kg de CHC seguido de la modalidad de "Embarcación Tipo Go Fast" con 108.072 kg de CHC y 44.313 kg de THC, en tercer lu-

gar los "Artefactos Navales ilegales" con 46.983 kg de CHC y 2.089 kg de THC y en cuarto lugar la modalidad de "Depósitos ilegales" con 40.526 kg de CHC y 10.962 kg de THC.

Acuerdo el Mapa 2 , modalidades en América, se observa una aglomeración de eventos en la región pacífica de Colombia, así como los litorales en la región caribe, situación que demuestra la utilización de estos medios para mover los estupefacientes en trayectos relativamente cortos; sin embargo, se conocen eventos donde se han hecho interdicciones en mar abierto de estas embarcaciones, es posible que las rutas más usadas en esta modalidad, son desde las islas Galápagos en Ecuador hacia Centro América y Estado Unidos, del Pacífico sur de Colombia hacia Ecuador y Centro América, de la región del Caribe hacia Centro América y de los países centro americanos hacia Estados Unidos, el cual es el principal consumidor de Cocaína en el continente americano. Sin embargo, las OCT abarcan un panorama más amplio en cuanto a la diversificación en el uso de

medios que les permita trasladar los estupefacientes de un punto a otro, es así que se reconocen las modalidades “Artefactos Navales Ilegales” (SPSS - LPV) y “Depósitos Ilegales”, aunque no presentan una incidencia mayor relacionada con eventos en comparación con las dos modalidades anteriormente descritas, los ANI son medios que pueden aportar grandes capacidades para las OCT, llegando a transportar cantidades considerables, reduciendo el riesgo y ampliando las garantías del éxito delictivo. En cuanto a los depósitos ilegales, estos se pueden convertir en uno de los principales medios de abastecimiento de las demás modalidades, y se evidencian fácilmente en las zonas fluviales de Colombia, así como sus litorales y los del corredor marítimo de Centroamérica desde Panamá hasta Guatemala.

Tabla 2 Comportamiento Modalidades América 2019

No	Modalidad	Eventos	%	CHC	%	THC	%	D.S	%
1	Contenedores	165	27 %	123.448	34 %	-	-	-	-
2	Lanchas Go Fast	141	23 %	108.072	29 %	44.313	57 %	2.570	96 %
3	Depósitos Ilegales	90	15 %	40.526	11 %	10.962	14 %	-	-
4	Embarcación de Pesca	79	13 %	22.224	6 %	13.853	18 %	-	-
5	Embarcación de Transporte	42	7 %	14.436	4 %	1.662	2 %	-	-
6	Artefactos Navales Ilegales	40	6 %	46.983	13 %	2.089	3 %	-	-
7	Carga Parásita	25	4 %	1.922	0,52 %	2.892	4 %	-	-
8	Carga a la Deriva	21	3 %	3.453	0,96 %	659	0,7 %	113	4 %
9	Embarcación de Recreo	8	1 %	1.476	0,41 %	960	1,2 %	-	-
10	Carga Balizada	5	1 %	3.882	1,08%	-	-	-	-
11	Embarcación Oficial	1	0 %	11	0,03%	4	0,01%	-	-
12	Bombardeo	1	0 %	-	-	-	-	-	-
Totales		618		633.432		77.392		2.683	

Acuerdo la Tabla 2, para la región de América, en total se registraron eventos en doce modalidades diferentes, las de mayor cantidad de estupefacientes decomisados fueron; “Contenedores” con 123.448 kg de CHC seguido de la modalidad de “Lanchas Go Fast” con 108.072 kg de CHC y 44.313 kg de THC, en tercer lugar los “Artefactos Navales Ilegales” con 46.983 kg de CHC y 2.089 kg de THC y en cuarto lugar la modalidad de “Depósitos ilegales” con 40.526 kg de CHC y 10.962 kg de THC.

Sin embargo el orden acuerdo al número de eventos varia en relación a las incautaciones, quiere decir esto que en algunos casos las modalidades registran mayor cantidad de eventos, pero una menor cantidad de estupefacientes, en este orden, la modalidad de mayor incidencia es “contenedores” con 165 eventos, seguida de “Lanchas Go Fast” con 141 eventos, en tercer lugar los “Depósitos Ilegales” con 90 eventos y “Embarcaciones de Pesca” con 79 eventos.

La relación no es necesariamente proporcional entre eventos y cantidad de estupefacientes incautados. Existen varios factores para precisar el funcionamiento de estos acuerdo a las estadísticas representadas. Si se aplicara una formula de eficiencia de las modalidades teniendo en cuenta la cantidad de eventos y el CHC encontrado, se podría determinar que los Artefactos Navales Ilegales son mas eficientes, por cada envío proyectado (40) habrían logrado movilizar 1,174 kg en cada uno, en las lanchas Go Fast, por casa envío proyectado (141) habrían logrado mover 776 kg y en contenedores, por cada envío proyectado (165), habrían logrado movilizar 748 kg.

Otro factor a tener en cuenta es la seguridad que le da a las organizaciones criminales el movimiento de narcóticos, resulta mas viable el transporte en contenedores pese a los tiempos de entrega, pero cuentan con un mayor porcentaje de éxito delictivo, adicional que les per-

mite llegar a cualquier punto en la diversidad de mercados de consumo que tienen en el mundo.

Esta dinámica en la utilización de cargas contenerizadas para el transporte de sustancias ilícitas, se debe en gran manera al aporte de Brasil, el cual a través de sus puertos envía el 35% de CHC en esta modalidad, las OCT a nivel suramericano, han encontrado en este país, un centro de operaciones logísticas importantes para el tráfico de sustancias ilícitas, no solo por la relevancia de sus rutas comerciales, si no por la permeabilidad que han logrado obtener hacia las autoridades portuarias y estatales, convirtiéndose de esta manera en un negocio lucrativo para las partes intervinientes y una cadena estructurada en cuanto al procesamiento y tráfico de narcóticos evidenciando de esta manera la conexión entre OCT, de países productores como Colombia, Bolivia, Perú y Paraguay, este último para el caso específico de la producción de Marihuana.

Por otro lado, la interrelación existente en las interfaces del eslabón de transporte, desde puntos de salidas en depósitos, hacia la transición de movilidad en búsqueda del acercamiento a los puntos de distribución, donde nuevamente figuran los depósitos, para posteriormente alternar las modalidades y llegar a los puntos de entrega final.

Haciendo una compilación de estas modalidades estacionarias, se evidencia la implementación de varios, depósitos ilegales, carga balizada y carga a la deriva, lo que representa la utilización en un 19% de los eventos, es decir la transición entre varios puntos de salida y acopio, y un 13% de la cantidad de CHC que se logró incautar en el continente, una cifra significativa que representa una buena labor de contención de las instituciones que evitan la salida hacia las interfases de transporte de narcóticos por vía marítima.

Las 12 modalidades detectadas son el reflejo de la diversificación que poseen las OCT para el tráfico de narcóticos por vía marítima, las constantes y cada vez más especializadas operaciones de lucha contra las drogas en este escenario, han obligado a las estructuras delictivas a rediseñar los modos de envío, las técnicas de contaminación y los métodos de ocultamiento.

La evolución tecnológica, el aumento de construcción de artefactos semisumergibles y de lanchas de bajo perfil, también evidencian la necesidad de las organizaciones por emplear medios eficientes y de baja detección, pese a esto, en el año 2019 se logró la detección de 40 Artefactos, en la fase de construcción, de alistamiento y de movilización en alta mar, en donde la probabilidad de detección es baja, pero el trabajo de cooperación e integración regional han puesto en evidencia las vulnerabilidades de las organizaciones y la sinergia exitosa de contención del fenómeno en el escenario marítimo.

Figura 11 Rutas Pacifico Sur Colombia - Ecuador



Fuente CMCON

Con relación a las incautaciones de estupefacientes comparados con los registros del 2018, se observa que hubo un incremento en cuanto a las incautaciones de CHC en las modalidades de Lanchas Go Fast del 63%, "Carga Contenerizada del 93%, Artefactos Navales Ilegales con 37% y "Depósitos Ilegales" con el 6%.

La tendencia en la implementación de Lanchas Go Fast, se debe principalmente a las características que aportan este tipo de motonaves en cuanto a la economía, oportunidad y versatilidad

Lanchas Go Fast

Imagen 5 Hallazgo de CHC en "Embarcación tipo Go Fast"



Fuente: www.gob.mx/semar/prensa/la-secretaria-de-marina

Para esta parte del análisis, se tubo en cuenta el total de los estupefacientes por cada modalidad, distinto al análisis anterior, donde se observo el predominio del CHC como estupefaciente de mayor incidencia en la región.

La modalidad de "Lancha Go Fast" fue la más representativa en América, ya que, de los 618 eventos registrados en este escenario en el 2019, el 23% se realizó a través de esta modalidad con un total de 108.072 kg de CHC, 44.312,50 kg de THC, 2.570 kg de drogas sintéticas y 8,1 kg de heroína incautados. Los países donde más se evidenció la incidencia de este tipo de modalidad fue, Colombia con el 25% (35 eventos), Panamá con 24% (34 eventos), Costa Rica con 14% (20 eventos) y México con 11% (16 Eventos).

Esta dinámica muestra la interacción existentes entre las Organizaciones Criminales en América, donde la cadena de producción de CHC y THC ya poseen rutas pre-determinadas de transporte, empezando con la producción del estupefaciente, que acuerdo a los estudio de comportamientos de narcóticos señalan a Colombia como el principal productor de CHC, el cual efectúa el transporte del estupefaciente por medio de lanchas Go Fast en su mayoría, hasta los países de Centroamérica, donde Panamá, Costa Rica y Puerto Rico, se destacan por ser países de plataforma para el tráfico de estupefacientes hasta Estados Unidos y Europa.

Panamá fue el país con mayor cantidad de estupefacientes incautados en esta modalidad, seguido de Colombia, en tercer lugar Costa Rica y en un cuarto lugar se encuentra Puerto Rico, lo que reafirma la hipótesis sobre las rutas preestablecidas en el tráfico de estupefacientes.

El evento más representativo del 2019 se presentó en México, donde La Secretaría de Marina-Armada de México, incautó 8.841 kg de marihuana y 292 kg de metanfetamina, los cuales eran transportados en tres embarcaciones tipo "Go-Fast". Las motonaves fueron interdicadas en las costas de Puerto Libertad, Sonora (México). Los narcotraficantes emplearon la embarcación y emprendieron la huida.

Contenedores

La modalidad de "contenedores" fue la segunda modalidad con mayor incidencia en América, ya que, de los 618 eventos registrados en este escenario en el 2019, el 27% se realizó a través de esta modalidad con un total de 123.448 kg de CHC, los países donde más se evidenció la incidencia de este tipo de modalidad fue, Brasil con el 34% (56 eventos), seguido de Colombia con el 20% (34 eventos), Panamá con 10% (17 eventos) y en el cuarto lugar se encuentra Ecuador con el 8% (14 eventos).

En el análisis de eventos ya se había abarcado la im-

Imagen 6 Hallazgo de CHC en Contenedores



Fuente <https://www.google.com/search?q=imagen+de+cocaina>

portancia que representa Brasil en Latinoamérica como uno de los países de mayor exportación de contenedores a países como España, Estados Unidos, Países Bajos, Alemania, Bélgica, Republica Dominicana, China, Taiwán y Emiratos Árabes, a través de sus puertos, siendo el Puerto de Santos el más importante en ese país y el más grande de Latinoamérica, es así que por medio de este puerto se alcanzas un importante desarrollo para el país, pero a la vez trae consigo el problema del narcotráfico, el cual a través de las OCT que operan en ese país y en la región en general, buscan alcanzar los mercados internacional por medio del transporte de los estupefaciente en la modalidad de contenedores.

Imagen 7 Hallazgo de CHC en Contenedores



Fuente www.gob.mx/semar/prensa/la-secretaria-de-marina

Este fenómeno implica una operación logística importante para las organizaciones criminales, que van desde el pago a los vigilantes del puerto, pasando por sobornos de funcionarios del puerto, hasta la infiltración de personas en los distintos entes de seguridad estatal, permitiendo de esta manera realizar una operación segura que permita el movimiento de estupefacientes hasta su destino previamente calculado. Con base en lo anterior, se podría decir que esta es una dinámica que se presenta en la mayoría de los puertos del mundo, donde el factor de corrupción juega un rol determinante en el logro de los objetivos de las OCT.

Brasil fue el país con mayor cantidad de estupefaciente incautado con el 31% (38.177 kg de estupefaciente), en segundo lugar se encuentra Estados Unidos con el 17% (20.483 kg de estupefaciente,), en tercer lugar se encuentra Ecuador con el 10% (11.206 kg de estupefacientes) y en cuarto lugar Panamá con 8% (10.557 kg de estupefaciente); asimismo, se destaca que la mayoría de las incautaciones, tuvieron lugar en la región del Océano Atlántico con 86% (105.864 kg de estupefaciente), mientras que en la región del Océano Pacífico se incautaron 17.584 kg de estupefacientes, correspondientes al 14%.

Imagen 8 Puerto de Santos –Brasil



Fuente <https://www.google.com/search?q=puerto+de+santos+brasil>

Imagen 9 Puerto de Philadelphia - EE.UU.



Fuente <https://www.google.com/search?q=puerto+de+filadelfia>

De esta manera se identificó que el evento más representativo del 2019 tubo lugar en Estados Unidos, donde personal de Protección Fronteriza e Investigaciones de Seguridad Nacional de Inmigración y Control de Aduanas y la Guardia Costera de USA, lograron la incautación de 17.500 kg de CHC, en esta modalidad, a bordo de la motonave “MSC Gayane” de bandera liberiana, en el puerto de la terminal marítima de Packer Avenue, río Delaware, en el Sur de Filadelfia (Estados Unidos).

El contenido de los seis contenedores detectados con esta sustancia venía incluido vino, cartón recubierto, extractos vegetales y nueces secas de Chile, carbón negro de Colombia y baterías de chatarra de metal de los Emiratos Árabes Unidos, el buque iba con rumbo a Francia, Países Bajos y su destino final era el puerto de Amberes, en Bélgica, según las pesquisas fiscales que se desarrollaron en Estados Unidos, El MSC Gayane hizo escalas en los puertos de Chile, Perú, Panamá y las Bahamas antes de llegar a Filadelfia.

Depositos Ilegales

La modalidad de “Depósito ilegal” es la tercera modalidad con mayor incidencia en América, ya que, de los 618 eventos registrados en este escenario en el 2019, el 15% (90 eventos) se presentó a través de esta modalidad con un total de 51.969 kg de estupefacientes, distribuidos en 10.962 kg de THC y 40.525,80 kg de CHC, Los países donde más se evidenció la incidencia de este tipo de modalidad fueron, Colombia con el 60% (54 eventos), Panamá con 17% (15 eventos), Ecuador con 8% (7 eventos) y en cuarto lugar se encuentra Argentina con 3% (3 eventos).

Imagen 10 Hallazgo de CHC en contenedores



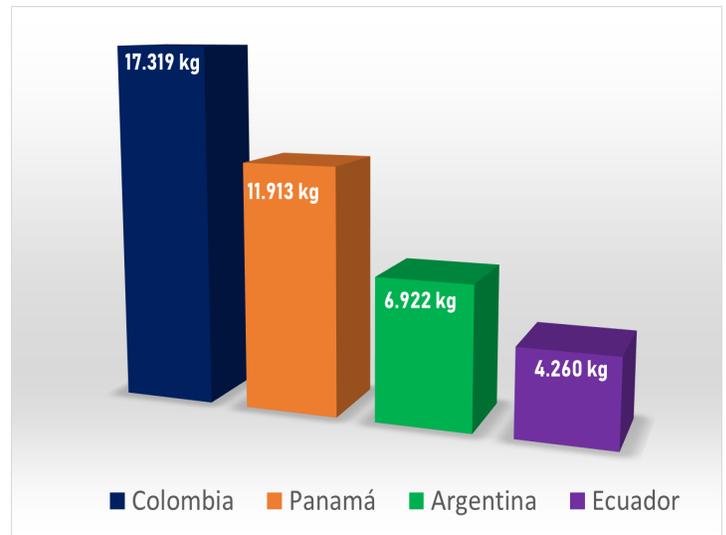
Fuente <https://www.google.com/search?q=imagen+de+cocaina>

Los depósitos ilegales se pueden definir como uno de los medios de acopio y abastecimiento de las sustancias ilícitas a los distintos medios de transporte, en puntos estratégicos ubicados en su mayoría en los litorales y cercanías de arterias fluviales que permiten el acceso de embarcaciones y artefactos navales que tienen como propósito el movimiento del estupefaciente hacia otros mercados, en este sentido y teniendo en cuenta el comportamiento de este fenómeno, se puede evidenciar que las Organizaciones Criminales en Colombia han aprovechado los litorales del Pacífico sur, como punto de recolección del estupefaciente proveniente de las regiones Amazónica, Andina y Pacífica, las cuales representan

los territorios de mayor producción de cultivos ilícitos, con destinos a Ecuador, Centroamérica y Norteamérica.

En Argentina, el consumo de estas sustancias psicoactivas en una población cada vez más joven ha contribuido a la aparición de OCT, que ven en este país una manera de comercializar narcóticos a nivel interno de Latinoamérica, facilitando de esta forma la comercialización de productos provenientes de países productores como Paraguay y Bolivia, los cuales a través de las arterias fluviales y terrestres han logrado penetrar este mercado, convirtiéndose en una tendencia cada vez más evidente en cuanto a las incautaciones de THC en la región del alto Paraná en Argentina.

Figura 12 Incautación de Estupefacientes Modalidad “Depósitos ilegales”



Fuente CMCON

Colombia fue el país con mayor cantidad de estupefacientes incautados con el 33%, seguido de Panamá con el 23%, Argentina con 13% y con un 8% se ubica en el cuarto lugar Ecuador; asimismo, se destaca que la mayoría de las incautaciones, tuvo lugar en la región del Océano Atlántico con 50% (26.489 kg de estupefaciente), mientras que en la región del Océano Pacífico se incautaron 23.615 kg de estupefacientes, correspondientes al 45%, el otro 5% corresponden a incautaciones en el Sur de Colombia.

De esta manera se identificó que el evento más representativo del 2019 tuvo lugar en el conglomerado de favelas Complexo da Maré, Río de Janeiro (Brasil, donde personal de La Policía Civil y Militar de ese país, incautó 5.000 kg de CHC, incluidos 172 kg de PBC.

Artefactos Navales Ilegales

La modalidad de “Artefactos Navales Ilegales” es la cuarta modalidad con mayor incidencia en América, ya que, de los 618 eventos registrados en este escenario en el 2019, el 6,5% (40 eventos), se presentó a través de esta modalidad con un total de 49.072 kg de estupefacientes, los países donde más se evidenció la incidencia de este tipo de modalidad fueron, Colombia con el 67% (27 eventos), Costa Rica con 12% (5 eventos), incautaciones en el Océano Pacífico con 7,5% (3 eventos) y en cuarto lugar se encuentra Panamá con 2,5% (1 evento).

En Colombia la incidencia de esta modalidad, tiene mayor presencia en la región Pacífica, allí, tres de las cinco zonas de mayor concentración de cultivo de mata de coca conforman un solo eje que están ubicadas geográficamente en esta costa, sumado a esto se encuentra la influencia del departamento de Nariño, el cual es la región de mayor producción de CHC en el país.

Es así, que en virtud de la conformación geográfica en el Pacífico colombiano, se han detectado astilleros clandestinos, ocultos entre manglares, encargados de la fabricación de estos artefactos, los cuales oscilan entre doscientos mil y un millón de dólares de acuerdo a la capacidad que pueda transportar y distancia que se pretenda recorrer.

Una vez construidos y abastecidos estas embarcaciones toman rutas hacia Centroamérica y Norteamérica, es la mayor y única tendencia detectada; sin embargo, es posible que teniendo en cuenta el mercado de consumo de

Chile, Uruguay y Argentina, estos puedan proyectar rutas hacia el sur del continente.

Colombia fue el país con mayor cantidad de estupefaciente incautado con 23.667 kg de estupefaciente (22.967 kg de CHC y 700 kg de THC), en segundo lugar se encuentran las incautaciones que tuvieron lugar en aguas internacionales del Océano Pacífico, por parte de autoridades de Estados Unidos con 15.273 kg de estupefaciente (14.850 kg de CHC y 423 kg de THC), en tercer lugar se encuentra Costa Rica con 7.368 kg de estupefaciente (6.402 kg de CHC y 966 kg de THC), por último Panamá con 1.234 kg de CHC; asimismo, se destaca que la mayoría de las incautaciones, tuvieron lugar en la región del Océano Pacífico con el 95%, mientras que en la región del Océano Atlántico se incautaron 8.123 kg de estupefacientes, correspondientes al 5%.

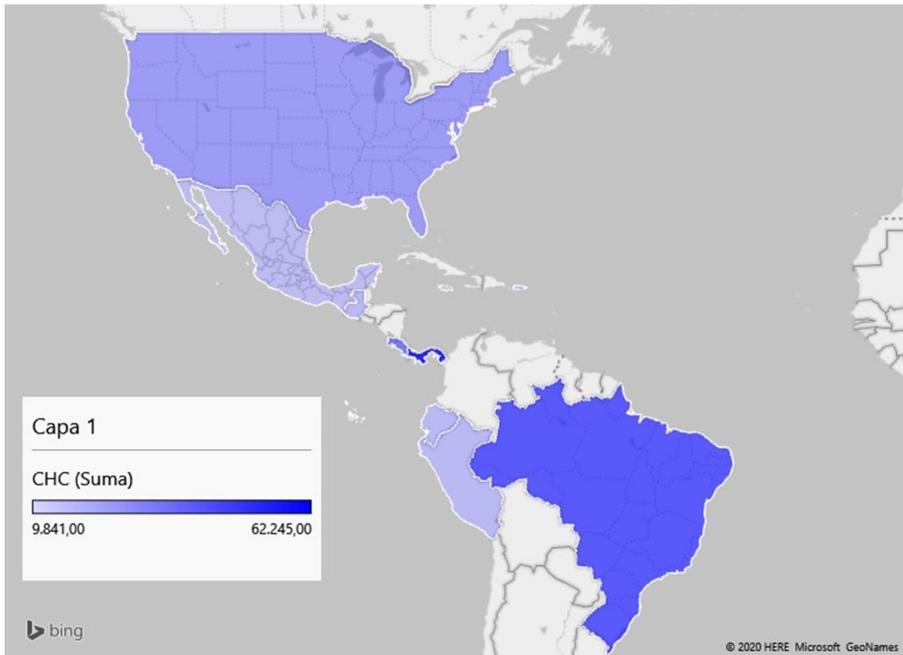
Imagen 11 Incautación de CHC a bordo de un SPSS (ANI)



Fuente <https://www.dvidshub.net/video/695886/us-coast>

El evento más representativo del 2019 tuvo lugar en aguas internacionales del Océano Pacífico Oriental sobre las costas entre Ecuador y Perú donde personal de la Guardia Costera de los EE UU. Munro (WMSL 755), incautó 7.700 kg de CHC y 423 kg de THC, mediante interdicción a un “Artefacto Naval Ilegal” tipo “semisumergible (SPSS)” el cual tenía como destino Estados Unidos.

Figura 13 Incautación de CHC por Países (10 principales en América)



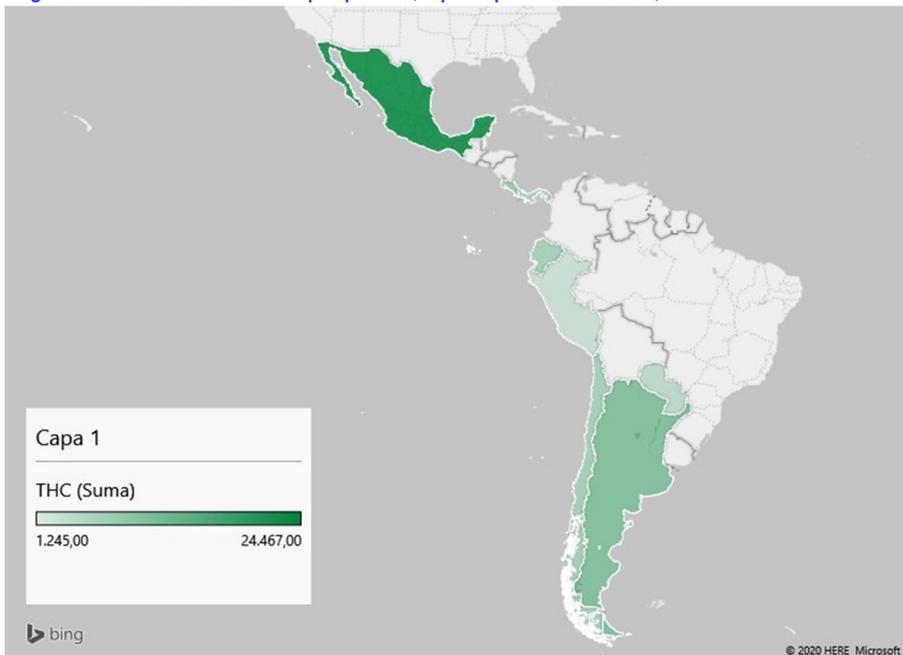
País	CHC Incautado
Panamá	62.245
Brasil	43.276
Costa Rica	32.295
Estados Unidos	20.552
Puerto Rico	11.872
Ecuador	11.140
Perú	11.080
Guatemala	10.584
México	10.109
Jamaica	9.841

Fuente CMCON

América Latina es una de las regiones de mayor producción de CHC a nivel mundial, comprendida desde la etapa de producción de la hoja de coca, hasta la transformación y la elaboración del clorhidrato de cocaína, destinada a la comercialización internacional de los principales mercados en los Estados Unidos y los países de Europa Occidental principalmente.

Para el caso de la marihuana (Tetrahydrocannabinol principal constituyente psicoactivo del cannabis), América tiene una especial participación en el escenario del comercio delictivo. El comportamiento en México y el Cono Sur del continente son reflejo de la importancia del comercio hacia los expectantes y crecientes mercados de consumo y el establecimiento en los EE.UU.

Figura 14 Incautación de THC por países (10 principales en América)



País	THC Incautado
México	24.467
Argentina	9.161
Costa Rica	5.484
Chile	4.260
Ecuador	3.978
Panamá	3.303
Paraguay	1.349
Perú	1.245
R. Dominicana	645
Islas Caimán	641

Fuente CMCON

La figura 13, muestra el comportamiento de los 10 principales países en la región con mayores incautaciones de CHC, Panamá, Brasil y Costa Rica (se exceptúa Colombia que fue el país con mayores incautaciones en el ámbito marítimo con 75 T, sujeto al estudio en la primera parte de este informe). Para el caso de Panamá y Costa Rica son zonas proporcionales a la cantidad de CHC que sale desde los litorales colombianos, ecuatorianos y peruanos y llegan hasta sus territorios como zonas de tránsito, acopio y transferencia hacia mercados en Norteamérica y Europa a través de actividades multimodales del tráfico delictivo especialmente contenedores. Las autoridades de estos dos países han demostrado una alta competencia y eficiencia en las labores de contención y neutralización del narcotráfico por vía marítima, especialmente el Servicio Aeronaval (SENAN) de Panamá y el Servicio Nacional de Guardacostas de Costa Rica.

Con relación a Brasil, se ha establecido con el tiempo en la alternativa de movimiento hacia Europa con las transferencias en África, el puerto de Santos considerado el de mayor relevancia comercial en Suramérica, se ha convertido en un HUB de distribución efectivo y las autoridades brasileñas han logrado evidentes incautaciones en la estrategia de contención de los puertos.

El cuarto país con mayores incautaciones de CHC en América fue los Estados Unidos con 20.552 kg acuerdo los datos recopilados en el CMCON, sin embargo, en el desarrollo de operaciones sostenidas tanto en el pacífico como en el Caribe y la participación de diferentes agencias y autoridades en desarrollo de la cooperación regional lograron integrarse en aproximadamente 40 eventos, logrando incautaciones de 74.913 kg de CHC.

Los otros países en orden de relevancia por incautaciones Puerto Rico, Ecuador, Perú, Guatemala, México y Jamaica. De la zona Suramérica, Ecuador y Perú prevalecen como países de producción y tráfico hacia diferentes puntos en el mundo como se analizara en la

apreciación de cada uno de estos países. La situación de los países del Caribe y Centroamérica, Puerto Rico y Jamaica son zonas de tránsito en la última interfase del transporte de CHC hacia Estados Unidos y posiblemente hacia Europa. Guatemala hace parte del corredor de tránsito de Centroamérica, junto a Panamá, Costa Rica, Nicaragua, Honduras, y El Salvador.

México como país de tránsito y distribución de las OCT al mercado más importante de consumo de CHC, mantiene una constante dinámica para la lucha contra las drogas ilícitas, y en el ambiente marítimo a través de la Armada de México de la Secretaría de Marina y otras autoridades asociadas lograron incautaciones de 10.109 kg de CHC.

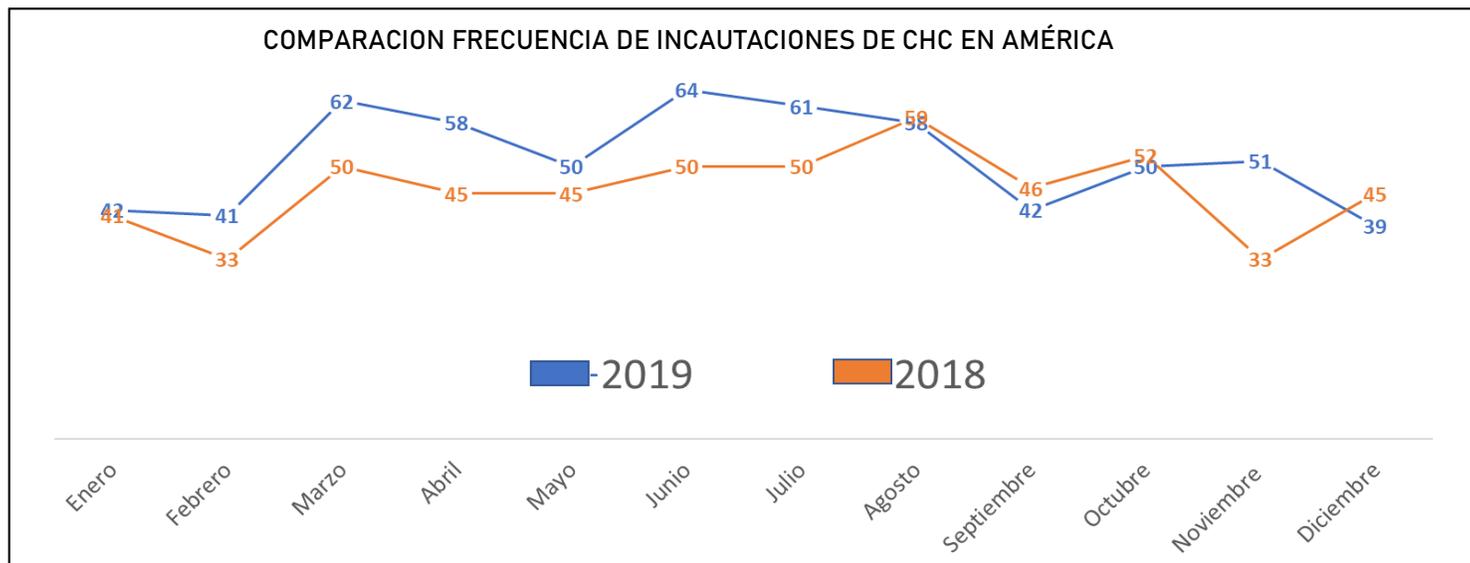
En la figura 14, se visualiza el comportamiento de los países con principales incautaciones de Marihuana (THC), encabezando la lista México considerado uno de los principales países productores, con la capacidad de abastecer prácticamente la demanda del mercado mundial, es proporcional con la cantidad de THC incautada 24.467 kg. (En Colombia el comportamiento fue similar, evidenciando un aumento y permitiendo incautaciones de 18.270 kg representan el 23% del total del continente)

En el Cono Sur del continente hay una dinámica exponencial del tráfico de THC, Argentina y Paraguay desarrollan permanente operaciones sobre la cuenca del Paraná, área producción de este tipo de estupefaciente. Los mercados de consumo en Chile también se encuentran en alza, lo que corrobora los numerosos eventos teniendo en cuenta esta demanda.

Igualmente, se establece que la marihuana producida en Colombia toma ruta hacia el sur, con destino final Chile, lo que complementa la atención de las autoridades para proyectar operaciones de control del tráfico sobre esta zona, alimentada por las rutas marítimas y fluviales.

2.2 ANÁLISIS COMPORTAMIENTO DE INCAUTACIONES EN AMÉRICA

Figura 15 Frecuencia de Incautaciones de CHC 2018 - 2019



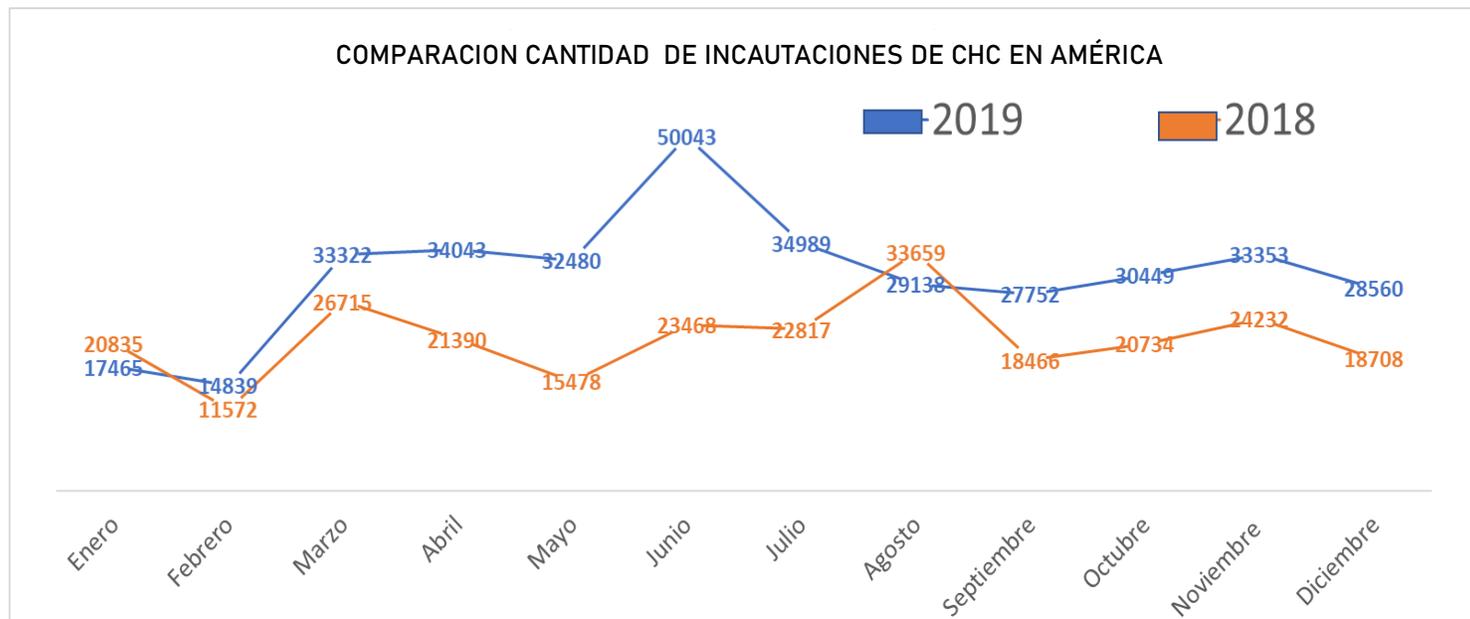
Fuente CMCON

El comportamiento del narcotráfico por vía marítima en este escenario de acuerdo con la figura 15, permite evidenciar las variaciones a lo largo del año en cuanto a la cantidad de eventos que tuvieron en cada mes.

En este sentido, se observa que se presentaron 618 eventos entre las distintas modalidades que tuvieron incidencia durante todo el periodo del 2019, es así, que

hubo un promedio de 51 eventos, donde el 75% de los meses estuvieron por encima del parámetro indicado, siendo los meses de enero, febrero, septiembre y diciembre, los meses que tuvieron menor incidencia de eventos e igualmente proporcional a las menores incautaciones en este periodo.

Figura 16 Frecuencia de Cantidades Incautaciones de CHC 2018 - 2019



Fuente CMCON

Los dos primeros meses del año (enero y febrero) en relación al año anterior 2018, mantienen una dinámica similar, donde las incautaciones registradas para esas fechas presentan una estadística muy baja en relación al promedio anual, siendo esto probablemente ocasionado por la disminución de las actividades ilícitas de las OCT, por las culminaciones de cierres contables en distintas organizaciones o las disminución de operaciones militares ya sea por la rotación de personal o condiciones meteorológicas que disminuyen el movimiento de embarcaciones.

Para los meses de marzo, abril y mayo, se conservó un comportamiento similar al evidenciado el año anterior para las mismas fecha, mostrando en marzo un aumento del 32% de eventos; de la misma forma se evidenció una variación entre marzo y abril del 6%.

En los meses entre junio, julio y agosto, la dinámica presentada muestra una variación con lo evidenciado en el 2018, ya que para esa fecha, el éxito en las operaciones mostraban una tendencia al aumento de los eventos, contrario a la dinámica del 2019, donde se observa un disminución progresiva de 3 eventos por mes, registrándose de esta manera 64 eventos en junio, 61 en julio y 58 en el mes de agosto; sin embargo, el promedio de estos tres meses podría considerarse como estable ya que las disminuciones no son representativa para una observación concluyente.

Continuando con los meses de agosto, septiembre y octubre, se observa que la dinámica es similar a la del 2018, donde entre agosto y septiembre, se evidenciaron disminuciones representativas, ya que para el 2018 la disminución en los eventos fue del 22% con respecto a mes anterior y para el 2019 la disminución fue del 26% representado en 16 eventos (9 eventos por debajo del promedio por mes, el cual fue de 51 eventos), sin embargo para los meses entre septiembre y octubre hubo

un leve aumento en las estadísticas para ambas épocas 2018 y 2019, contrastando un poco con los esperado para el 2019.

Entre noviembre y diciembre la dinámica comparando ambos años fue inversa, ya que en el 2018, a pesar de que noviembre fue el mes con menor registro de eventos, es a partir de este mes donde se observó una tendencia al aumento, es así que en el mes de noviembre se registraron 33 eventos, 45 en diciembre y 42 en enero del 2019. Con base en la figura 16, la cifra más alta de incautación de CHC, se presentó en el mes de junio con un total de 50.043 kg, lo cual coincide con el análisis de los eventos presentados por mes, donde junio también fue el de mayor registro (64 eventos).

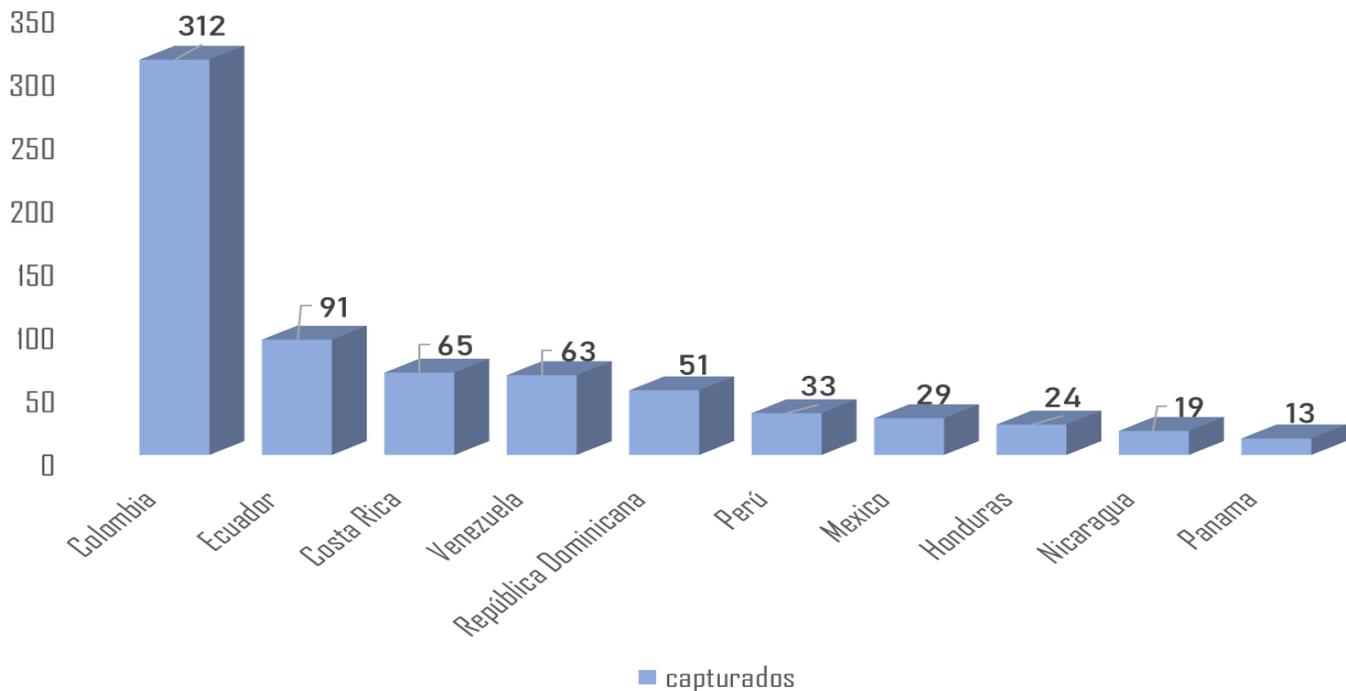
En segundo lugar, se encuentra julio con 34.989 kg de CHC, y luego abril con 34.043 de CHC, siendo los meses con mayor registro de incautaciones después de junio, y de mayor actividad por parte de las OCT para el tráfico de estupefacientes en este escenario durante el 2019.

Por otra parte, se evidencia que en enero es el de menos kilogramos de CHC incautado con un total de 17.465 kg, seguido de febrero con 14.839 kg y marzo con 33.322 kg, siendo los tres meses donde se incautaron menos kilos de este estupefaciente.

Al igual que el mes de agosto, la disminución de las cifras en el mes de octubre, pueden estar relacionadas con la finalización de la operación ORION IV, ya sea por la disminución de las operaciones y controles marítimos por parte de las autoridades, o también por una medida preventiva por parte de las OCT reflejada en la disminución de movimientos de estupefacientes. Es de aclarar que los eventos de incautaciones en 2019 fueron superiores en un 11%, presentándose 549 eventos en el 2018 y 618 eventos en el 2019.

2.3 ANÁLISIS DE CAPTURADOS EN AMÉRICA

Figura 7 Nacionalidades de Capturados en América



Fuente CMCON

En cuanto a capturas por narcotráfico acuerdo figura 7, Colombia representa el 29%, seguido de Ecuador 6%, Costa Rica 8% y Venezuela con el 7.8% como los países con mayor cantidad de personas capturadas en eventos de narcotráfico por vía marítima durante el 2019.

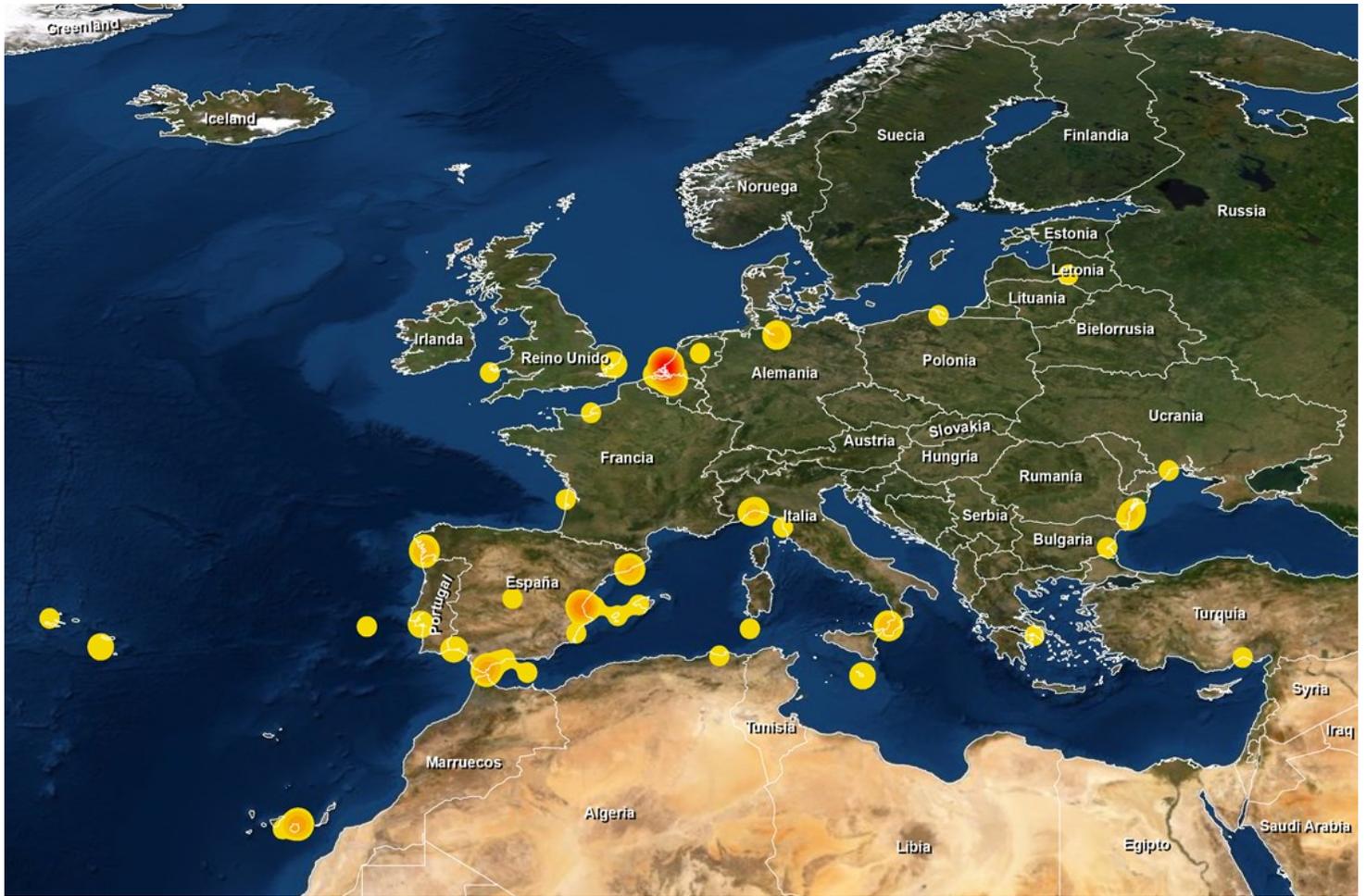
En Colombia, la estadística de la captura de sus nacionales se encuentra directamente relacionado a su denominación como mayor productor y exportador de cocaína del mundo; sin embargo, otra de las razones primordiales de esta dinámica, se debe a factores sociales y a la capacidad de permear las comunidades por parte de las OCT, creando falsos escenarios de la cultura del menor esfuerzo por una alta y superflua remuneración económica, implicando el riesgo de las familias y dejando dos alternativas claras para quienes se internan en el mundo del tráfico de las drogas, la privación de la libertad, o la culminación de la vida.

En cuanto a Ecuador, se puede decir que este a pesar de que no es un país productor de cocaína, posee limites naturales con las regiones de mayor producción de coca en Colombia, como lo son el departamento de Nariño y Putumayo, razón por la cual, se ve influenciado por grupos al margen de la ley, que han establecido rutas alternas para el tráfico de estupefaciente en este país a través de embarcaciones de pesca e influenciado en las comunidades con unas costumbres similares a las de la región pacífica colombiana.

Costa rica, se ha convertido en el centro de acopio y transporte de estupefaciente provenientes de los países al sur del continente, su dinámica de capturados se debe en gran parte al desempleo, falta de oportunidades laborales y a la presencia de bandas criminales, en la región, las cuales se encargan de recibir la mercancía ilícita y brindarle la seguridad hasta su llegada a los puertos internacionales.

3. SITUACIÓN NARCOTRÁFICO MARÍTIMO EN EUROPA

Figura 17 Infografía Europa 2019



Modalidad	Contenedores	Embarcación de	Carga a la	Embarcación de	Depósito ilegal
Eventos	107	6	5	5	4
CHC	65.543	4.478	551	4.400	2.689
D. sintéticas	5.000				631

La figura 17, Infografía Europa, representa las áreas donde se presentaron los eventos de narcotráfico por vía marítima de CHC, Drogas Sintéticas y Heroína, sobre información obtenida por el CMCON durante el 2019 en Europa.

Durante este año se registraron 136 eventos con un total de 95.195 kg de estupefacientes incautados en territorio marítimo europeo, ejecutados por parte de las autoridades y cuerpos de guardacostas en este escenario.

El estupefaciente con mayor registro de incautaciones durante el 2019 fue el CHC con un 92% (87.866 kg), seguido de las drogas sintéticas con el 6% (5.631 kg) y la heroína con el 2% (1.698 kg). Una de las razones que contribuye al flujo de CHC en este escenario, es el costo de esta sustancia, que luego de cruzar el Océano Atlántico, se multiplica satisfactoriamente a favor de las OCT, ya que en Suramérica y Centroamérica el costo de un kilogramo de CHC se encuentra entre 1.500 y 15.000 dólares, mientras que en Europa el costo oscila entre 52.000 y 67.000 dólares. (CMCON, 2020).

Es importante destacar que de los 136 eventos de narcotráfico marítimo que terminaron en incautaciones de CHC en el escenario de Europa, el 60% (51.134 kg) provenían de Suramérica. En primer lugar se encuentra Colombia 15.901 kg, Ecuador 10.809 kg, Brasil 10.554 kg, Surinam 7.450 kg, Bolivia 679 kg, Perú 500 kg, Uruguay 440 kg, Chile 115 kg, y otros países que suman 4.686 kg.

Asimismo, el 8% (8.159 kg de CHC) provenían de Centroamérica, Costa Rica con 7.655 kg, Guatemala 270 kg y República Dominicana 234 kg siendo las principales plataformas de salida de este estupefaciente hacia el continente Europeo.

En cuanto a las zonas de mayor representación de acuerdo a la figura 17, se evidencia que Países Bajos

junto a Bélgica, son los de mayor incidencia en este escenario, ya que los eventos presentados en estos países, tuvieron lugar en dos puertos, Rotterdam y Amberes con 29.852 kg y 5.983 kg de CHC incautados respectivamente para un total de 35.835 kg, lo que corresponde al 37% del total incautado en este escenario durante el 2019 (95.195 kg).

Lo anterior, es consecuente teniendo en cuenta que el puerto de Rotterdam, es conocido por ser el más grande de Europa y considerado desde 1962 hasta 2004 el más activo del mundo. Esta infraestructura en si misma es una suma de puertos y zonas industriales que ofrecen servicios para diferentes sectores de la industria. Luego, se encuentra el puerto de Amberes, situado en el corazón de Europa, y considerado el segundo puerto más importante del continente después de Rotterdam, ya que cuenta con una serie de singularidades constructivas como son sus muelles, los cuales, están conectados con el interior del país por vías férreas, fluviales y carreteras. (Lafargeholcim, 2019) Sin duda muy atractivos para las OCT y el transporte de sustancias ilícitas.

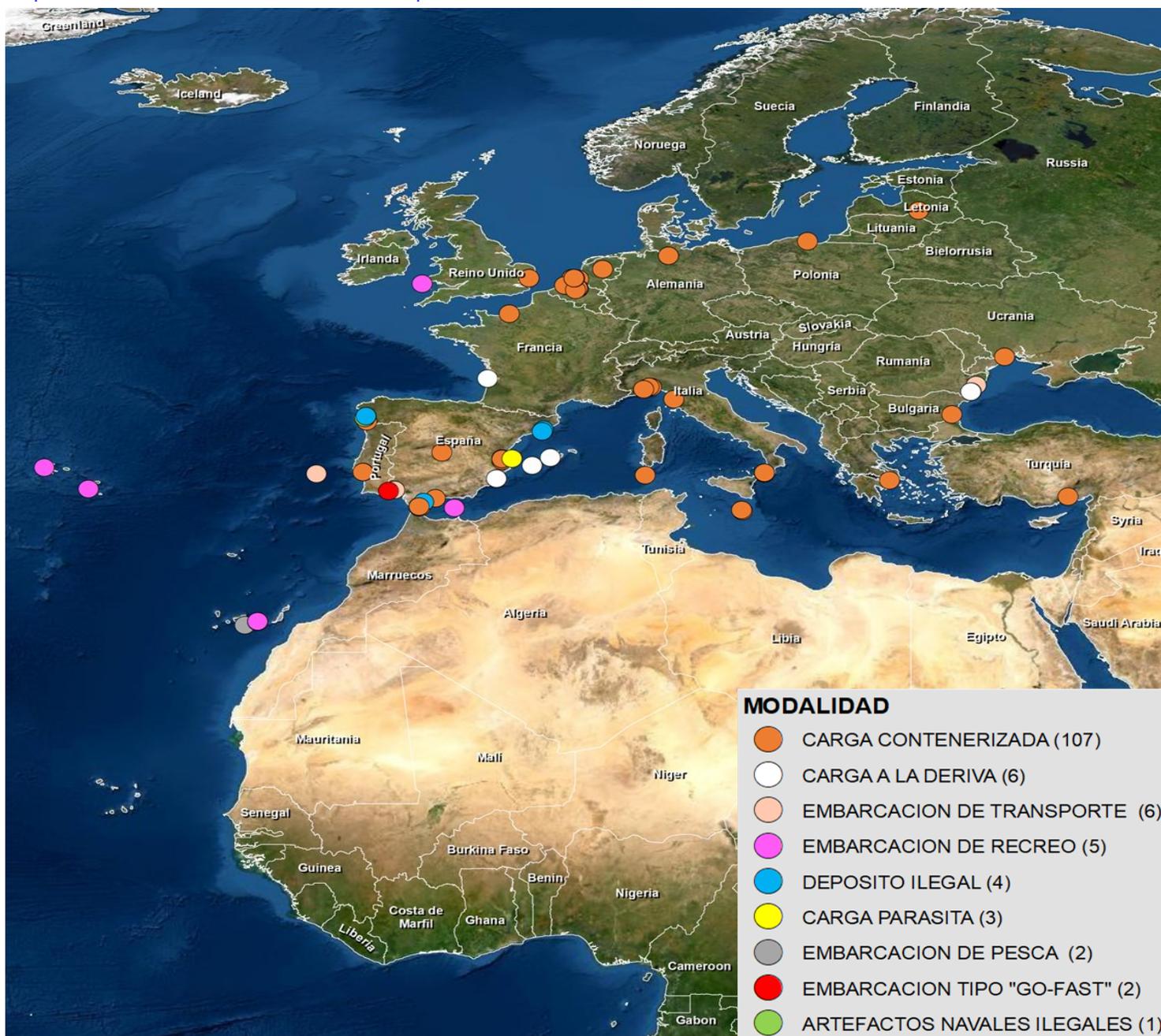
Otra zona importante en el escenario de Europa, en relación al movimiento de estupefacientes como lo muestra la figura 17, es España, principalmente en toda la costa suroeste de su territorio, donde se destacan el puerto de Valencia y la zona del estrecho de Gibraltar. Su ubicación geográfica, es una invitación para que las OCT lo utilicen como una plataforma para el ingreso de sustancias ilícitas provenientes de Suramérica y Centroamérica; además, de acuerdo a las estadísticas del CMCON, durante el 2019 se presentaron 50 eventos en España con un total de 25.651 kg incautados (25.020 CHC kg y 631 kg drogas sintéticas), siendo el primero en relación a la cantidad de eventos y el segundo después de Países Bajos en cantidad de kilos incautados.

Finalmente, sumando las incautaciones realizadas durante el 2019 en estos tres países mencionados anteriormente, donde se evidencia mayor influencia del narcotráfico por vía marítima, encontramos que representan el 64% de las incautaciones durante el 2019, es decir, 61.486 kg, de 95.195 kg. Por lo cual es pertinente que el esfuerzo y la cooperación que existe entre los países que combaten este flagelo a través de las autoridades marítimas encargadas de realizar las operacio-

nes, continúe llevándose a cabo, con el fin de minimizar el actuar delictivo de las OCT.

El Mapa 3, representa los 136 eventos de narcotráfico marítimo en Europa durante el 2019 en nueve diferentes modalidades. Es evidente la tendencia marcada de la modalidad de contenedores a lo largo del territorio europeo, presentándose 107 eventos de incautaciones, es decir el 78% reflejada en esta modalidad.

Mapa 3 Modalidades de narcotráfico Marítimo en Europa 2019



3.1 MODALIDADES DE NARCOTRÁFICO MARÍTIMO EN EUROPA

Tabla 3 Modalidades Narcotráfico Marítimo en Europa 2019

No	Modalidad	Eventos	%	CHC	%	D.S	%	Heroína	%
1	Contenedores	107	79 %	65.543	74,5 %	5.000	88 %	1.698	100 %
2	Embarcación de Transporte	6	4,4 %	4.478	5 %	-	-		
3	Carga a la Deriva	6	4,4 %	551	0,6 %	-	-		
4	Embarcación de Recreo	5	3,6 %	4.400	5 %	-	-		
5	Depósito Ilegal	4	2,9 %	2.689	3 %	631	12 %		
6	Carga Parásita	3	2,2 %	293	0,3 %	-	-		
7	Embarcación de Pesca	2	1,4 %	4.000	4,5 %	-	-		
8	Lancha Go Fast	2	1,4 %	2.912	3,3 %	-	-		
9	Artefactos Navales Ilegales	1	0,7 %	3.000	3,41 %	-	-		
		136		87.866		5.631		1.698	

Fuente CMCON

El Mapa 3 y la Tabla 3 representan el comportamiento de los 136 eventos de narcotráfico marítimo en Europa durante el 2019 en nueve diferentes modalidades.

Es evidente la tendencia marcada de la modalidad de contenedores a lo largo del territorio europeo, más aun teniendo en cuenta que durante el 2019 fue la modalidad en la que se presentaron más eventos en este escenario (107 eventos). Asimismo se observa que la zona de Países Bajos es la de mayor influencia en relación a los eventos bajo la modalidad de contenedores, lo cual coincide con las estadísticas del CMCON, ya que de los 107 eventos presentados, 48 fueron en este país, es decir el 44%.

La cantidad de contenedores que se mueven a diario a nivel mundial, es una tendencia que contribuye al protagonismo de esta modalidad.

En cuanto a las embarcaciones de recreo, también se observa una tendencia en la zona de las Islas Canarias (España) y las Islas Azores (Portugal), lo cual obedece al modus operandi de este tipo embarcaciones utilizadas por las OCT para el tráfico de sustancias ilícitas, principalmente CHC, el cual consiste en el transporte de los estupefacientes desde Suramérica hasta islas como las mencionadas anteriormente, con el fin de luego ser entregadas a otro tipo de embarcación que se encarga de finalizar el transporte a tierra a un puerto específico, principalmente de España.

Debido al gran flujo de este tipo de embarcaciones y el hecho de ser utilizadas básicamente en actividades de turismo, cobra importancia el trabajo de inteligencia y flujo de la información entre los países involucrados en la lucha contra el narcotráfico por vía marítima, para poder identificar cargamentos de droga bajo esta modalidad.

Contenedores

La modalidad de “contenedores” fue la más representativa en Europa, ya que de los 136 eventos registrados en este escenario en 2019, el 77% se realizó a través de esta modalidad con un total de 65.543 kg de CHC, 5.000 kg de drogas sintéticas y 1.698 kg de heroína incautados. De enero a diciembre de 2019 se mantuvo en el primer lugar. Los países donde más se evidenció la procedencia de contenedores contaminados con destino a Europa, están Ecuador con el 17% de eventos, Brasil 17% y Colombia 12%, con destino a Países Bajos y España principalmente.

Imagen 12 Hallazgo de una carga contenerizada con CHC



Fuente <https://www.subrayado.com.uy>

Lo anterior, demuestra una conectividad que existe entre Suramérica y Europa para el envío de sustancias ilícitas bajo esta modalidad. Asimismo, del total de las incautaciones, Países Bajos fue el país con más eventos con el 45% y un total de 29.852 kg de CHC incautados, seguido de España con el 27% y 9.070 kg, e Italia con el 7% y 4.973 kg; siendo los tres países con las mayores incautaciones de CHC registradas.

Sin embargo el evento más representativo del 2019 se presentó en Alemania, cuando La Aduana incautó 4.500 kg de CHC en el puerto de Hamburgo, bajo la modalidad de contenedores a través de la técnica de rip - off, proveniente de Montevideo (Uruguay) con destino al puerto de Amberes (Bélgica).

Imagen 13 Hallazgo de una carga contenerizada con CHC



Fuente <https://nationalcrimeagency.gov>.

La técnica más utilizada de los eventos presentados bajo la modalidad de contenedores fue carga con el 50% de los eventos (34.592 kg de CHC, 5.000 kg de drogas sintéticas y 1.698 kg de heroína), seguida de rip off con el 41% (27.009 de CHC) y reefer con el 8% (667 kg de CHC), lo cual se debe a que a través de esta técnica se pueden enviar cargamentos de CHC en mayores cantidades con referencia a la otras técnicas.

Es evidente el papel que desempeña la modalidad de contenedores para las OCT como principal método o herramienta para el envío de sustancias ilícitas desde Suramérica con destino a Europa, ya que teniendo en cuenta la cantidad de contenedores que se mueven a nivel mundial, el nivel riesgo es bajo y la probabilidad éxito alta.

Embarcaciones de Transporte

Embarcación de transporte, en referencia a la cantidad de eventos, es la segunda modalidad con mayor porcentaje en Europa con el 4% durante el 2019, de los cuales el 50% se presentaron en España, seguido de Bélgica, Portugal y Rumania todos con el 16%, igualmente la segunda en cuanto a cantidad de kilos incautados con total de 4.478 kg, siendo Portugal el de mayor representación con 3.300 kg de CHC, seguido de Rumania con 1.000 kg de CHC, Bélgica 92 kg de CHC y por último España con solamente 86 kg de CHC.

Se aprecia que España, a pesar de ser el país donde más eventos se presentaron bajo esta modalidad, fue el de menor registro en cuanto a kilos incautados, contribuyendo a la hipótesis de que estas dos variables no siempre son directamente proporcionales.

En cuanto a la dinámica de esta modalidad, consiste en el envío de estupefacientes, principalmente de CHC desde Suramérica hacia Europa, como se evidencia en las estadísticas del CMCON, ya que del 100% de los eventos presentados bajo esta modalidad en Europa, el 83% provenían de Suramérica, lo que permite deducir la clara conexión que existe entre estos dos continentes para el flujo de sustancias ilícitas por vía marítima, debido a la cantidad de droga enviada por las OCT.

El evento de mayor relevancia que se presentó bajo la modalidad de embarcación de transporte durante el año 2019 en este escenario, fue en Portugal el 15 de febrero, cuando en una operación conjunta realizada entre la Agencia Tributaria, Guardia Civil, la Policía de España y autoridades marítimas de Portugal, lograron la incautación de 3.300 kg de CHC, en una embarcación de transporte de bandera panameña de nombre "SEA SCAN 1", la cual fue abordada en el Océano Atlántico aproximadamente a 150 millas de la costa de Portugal.

Imagen 14 Incautación CHC Embarcación de Transporte



Fuente <https://diariodeavisos.es/panol.com/>

Embarcaciones de Recreo

Imagen 15 Incautación Velero con CHC



Fuente <https://www.diariodeibiza.es>

La embarcación de recreo son una modalidad que consiste principalmente en transportar CHC desde puertos de Suramérica, como Colombia, Brasil y Surinam hacia Europa, especialmente a España, ocultos en doble fondos de las embarcaciones con cantidades desde 600 hasta 1500 kg. Teniendo en cuenta que es una actividad de turismo, el trabajo de intercambio de información de inteligencia es vital para lograr acertar en la busque de estupefacientes bajo esta modalidad.

El total de estupefacientes incautados bajo esta modalidad fueron 4.400 kg de CHC, siendo España es el país con más representación de eventos en el 2019 bajo la modalidad de embarcación de recreo con el 60% (2.900 kg de CHC), de los cuales 100% fueron en veleros, seguido del Reino Unido y Portugal, ambos con el 20% cada uno con 1.000 kg y 500 kg de CHC incautados respectivamente, todos provenientes de Suramérica. En este caso, a diferencia de la modalidad de embarcación de transporte, la cantidad de eventos fue directamente proporcional a la cantidad de kilos incautados por país.

Asimismo, el evento más representativo se presentó el día 20 de diciembre de 2019 en una operación conjunta

entre la Guardia Civil Española, el MAOC y CITCO, en la cual incautaron 1.500 kg de CHC bajo la modalidad de embarcación de recreo “tipo velero”, aproximadamente a 83 millas náuticas del sur de la isla de Gran Canaria, dándose la captura de tres personas, dos de nacionalidad española y uno de nacionalidad checa.

En cuanto a la cantidad de capturados en eventos bajo esta modalidad, se destacan las nacionalidades de España y Países Bajos, como las principales, lo cual obedece posiblemente, a que estas embarcaciones se desplazan desde territorio europeo hasta Suramérica, realizando actividades de turismo, para posteriormente de regreso transportar el CHC.

Embarcaciones de Pesca

La modalidad de embarcación de pesca durante el 2019 en Europa tuvo representación en solo dos eventos, lo que corresponde al 1,4 % del total en este escenario, el hecho de tener que atravesar el Océano Atlántico desde Suramérica, principalmente de Brasil y Surinam (de acuerdo a las estadísticas del CMCON), hacia el continente europeo, y el tiempo que esto puede demorar utilizando este tipo de embarcaciones, puede ser una de las razones por la cual esta modalidad no es utilizada frecuentemente por las OCT.

Sin embargo, en cuanto a la cantidad de kilos de estupefacientes incautados, cobra importancia, ya que se posiciona en cuarto lugar con un total de 4.000 kg de CHC en Europa, (el 100% en España), todos bajo la técnica de pesca industrial.

A pesar que estas embarcaciones tienen la capacidad para llegar hasta España directamente, la estrategia de las OCT es llevar el estupefaciente a través de esta modalidad a lugares cercanos, como por ejemplo las Islas Canarias (España), e Islas Azores (Portugal) para luego hacer trasbordos a lanchas tipo Go Fast y realizar el

transporte hasta ciudades costeras principalmente en España, para luego efectuar su distribución por tierra a todo el mercado europeo.

El transporte de sustancias ilícitas por vía marítima bajo esta modalidad, de acuerdo al comportamiento presentado durante el 2019, cobra relevancia para las OCT siempre y cuando sean eficaces en cada uno de sus envíos, que si bien no son muchos, evidentemente pueden transportar grandes cantidades a largas distancias con la fachada de estar realizando la actividad lícita de la pesca.

Imagen 16 Incautación de CHC embarcación de pesca

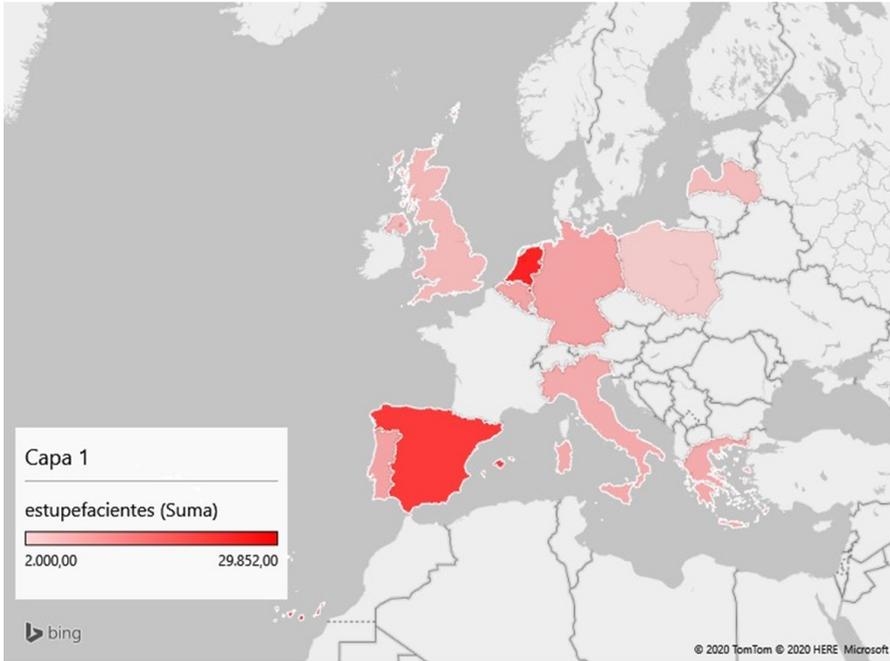


Fuente <https://www.farodevigo>.

El anterior análisis se efectuó teniendo en cuenta las cuatro principales modalidades con base en la cantidad de CHC incautados. Claramente los contenedores por cantidad y frecuencia, marcan una tendencia en la demostración de las capacidades de las OCT y la efectividad de las autoridades en los puertos europeos. Las nueve modalidades detectadas, permiten interpretar las posibilidades de las organizaciones delictivas, mas aún, con la detección del SPSS interdictado en Europa procedente de Suramérica con aproximadamente 3.000 kg de CHC. La evolución, capacidades y adaptabilidad de la amenaza, obligan a la interacción permanente de las autoridades para neutralizar el fenómeno.

3.2 ANÁLISIS COMPORTAMIENTO DE INCAUTACIONES

Figura 18 Incautación de Estupefacientes por países (10 principales en Europa)



País	Estupefacientes
Países Bajos	29.852
España	25.651
Alemania	6.515
Portugal	6.456
Bélgica	5.983
Grecia	5.000
Italia	4.973
Reino Unido	2.698
Letonia	2.195
Polonia	2.000

Fuente CMCON

El problema de las drogas en este escenario está cada vez más arraigado a la producción de CHC en Suramérica y a las drogas sintéticas, principales estupefacientes incautados durante el año 2019 (88.166 kg de CHC y 5.631 kg de droga sintética). Su creciente demanda ha permitido que lleguen drogas procedentes de otras regiones del mundo, como América del Sur, Asia Occidental y el Sureste Asiático.

Durante el 2019, en referencia a la cantidad de eventos, España fue el país de mayor registro con el 50%, seguido de Países Bajos con el 48%, en tercer lugar Italia con el 8% y Bélgica con el 5%, sin duda son países que desarrollan un papel importante para las OCT en el tráfico de sustancias ilícitas.

Acuerdo a la figura 18, se observa que en cuanto a la cantidad de estupefacientes incautados en los países de este escenario, se encuentra en primer lugar Países Bajos con un total de 29.852 de CHC, seguido de España con 25.651 kg (25.020 de CHC y 631 de droga sintética),

Alemania con 6.515 kg de CHC y Portugal con 6.456 kg de CHC, siendo el principal mercado para el tráfico de narcóticos por parte de las OCT, especialmente de CHC. Luego se encuentra Bélgica, con un total de 5.983 kg incautados de CHC, desempeñando también un papel importante para las OCT en el tráfico de sustancias ilícitas, principalmente el CHC.

Sin embargo, se aclara que los datos obtenidos sobre las incautaciones obedecen al monitoreo al cual tiene acceso el CMCON, pueden evidenciarse más registros, como en efecto para el caso de Bélgica, en un reporte emitido el 08 de enero del 2020 donde comunican la incautación de aproximadamente 62T de CHC en solo el puerto de Amberes durante el 2019. Al parecer el 60% del mercancía contaminada sería procedente de Brasil, Ecuador y Colombia. Las autoridades para ese momento contaban con la capacidad de revisión entre el 1 y 2% de los contenedores, pero con capacidades de inteligencia artificial y de aparatos e-nose, proyectan aumentar la efectividad de incautaciones. (Infobae, 2020).

Por otra parte, se destaca Grecia como el país donde se incautó el 88% del total de drogas sintéticas durante el 2019 (5.000 kg) en un solo evento, que se presentó en el puerto de El Pireo, bajo la modalidad de carga contenerizada. Debido a la poca actividad presentada en este país en cuanto a la cantidad de eventos de narcotráfico, y a las posteriores investigaciones por parte de las autoridades, se identificó que los estupefacientes tenían como destino final China, lo que permite argumentar que Grecia fue utilizado como ruta de tránsito de este tipo de sustancia hacia el continente asiático.

Asimismo, se observa el papel que desempeñó el Reino Unido en este escenario durante el 2019, ya que de los 2.698 kg de estupefacientes incautados, 1.698 kg corresponden a heroína, siendo el único país donde se incautó este tipo de estupefaciente, lo cual coincide con la dinámica mundial, ya que de acuerdo a las rutas de la heroína del Orden Mundial, desde las montañas de Afganistán salen distintas rutas especialmente a Europa occidental, Rusia y los países árabes de la península arábiga, debido a que son los mercados de mayor poder adquisitivo y donde este tráfico se rentabiliza más. (El orden mundial, febrero 2019).

Con relación al análisis del comportamiento de frecuencia de eventos e incautaciones de CHC específicamente, como se ilustra en la figura 19, el promedio de eventos del año fue 11 por mes. Enero y octubre fueron los meses con menos registros, con 7 y 9 respectivamente, siendo octubre el de menor cantidad de estupefacientes incautados con un total de 3.624 kg, mientras que los de meses con más eventos fueron agosto con 18, seguido de noviembre con 14 y febrero con 12, siendo también de los principales meses con mayores registros de estupefacientes incautados con 13.228 kg, 12.510 kg y 12.478 kg respectivamente.

Por otra parte, se evidencia una regularidad en el lapso

del mes de febrero hasta el mes de julio del año 2019 en cuanto a la cantidad de eventos de narcotráfico por vía marítima en este escenario (entre 10 y 12 eventos), siendo el periodo más estable del año con un promedio de 7.300 kg incautados, muy cercano al promedio total anual, que fue de 7.900 kg por mes.

Sin duda el incremento de eventos y estupefacientes incautados durante el mes de agosto en este escenario, corresponden a que durante este mes se realizó la operación ORION IV en la región de América, donde participaron España y Países Bajos, lo cual se evidencia en las estadísticas del CMCON, donde se encuentra registrado que 14 de los 18 eventos del mes, se presentaron en estos países, es decir el 77%.

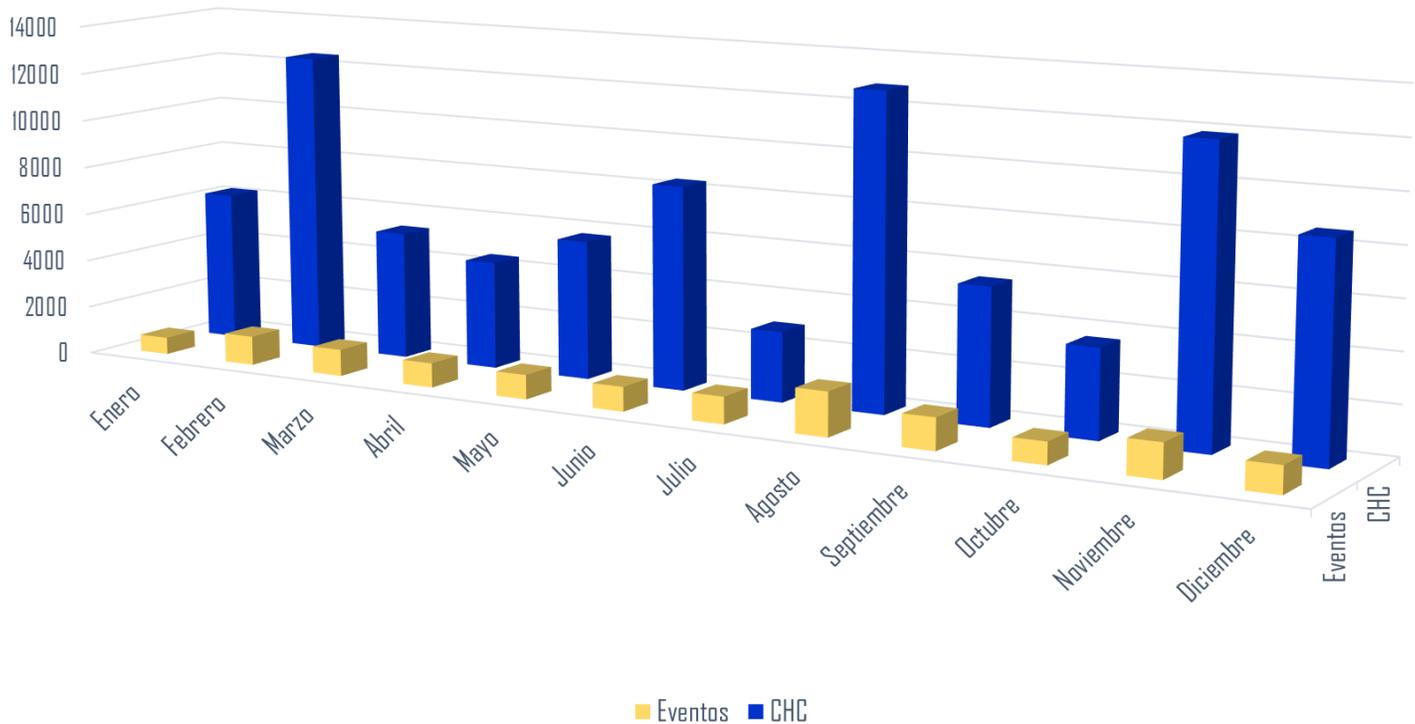
De la misma manera, es posible que el término de la operación ORION, haya sido el factor principal para que octubre registrara la cantidad más baja de estupefacientes incautados por vía marítima durante el año 2019 en el escenario de Europa.

La cifra más alta de incautación de CHC, se presentó en el mes de agosto con un total de 12.830 kg, lo cual coincide con el análisis de los eventos presentados por mes, donde agosto también fue el de mayor registro (18 eventos), así como también con el desarrollo de la operación ORION con la participación de España y Países Bajos con un total de 7.189 kg de CHC incautados, bajo las modalidades principales modalidades de este escenario, contenedores y embarcación de transporte, en cuanto a cantidad de eventos y kilos de estupefacientes incautados provenientes principalmente de Suramérica.

En segundo lugar, se encuentra febrero con 12.478 kg de CHC, y luego noviembre con 11.879 de CHC, siendo los meses con mayor registro de incautaciones después de agosto, y de mayor actividad por parte de las

Figura 19 Frecuencia de Incautaciones de CHC 2019

Eventos vs Incautaciones



Fuente CMCON

OCT para el tráfico de estupefacientes en este escenario durante el 2019.

Por otra parte, se evidencia que octubre es el de menos kilogramos de CHC incautados con un total de 3.634 kg, seguido de abril con 4.448 kg y marzo con 5.289 kg, siendo los tres meses donde se incautaron menos cantidades de este estupefaciente.

Al igual que el mes de agosto, la disminución de las cifras en el mes de octubre, pueden estar relacionadas con la finalización de la operación ORION IV, ya sea por la disminución de las operaciones y controles marítimos por parte de las autoridades, o también por una medida preventiva por parte de las OCT reflejada en la disminución de movimientos de estupefacientes.

Luego del CHC y en una menor proporción se encuentra

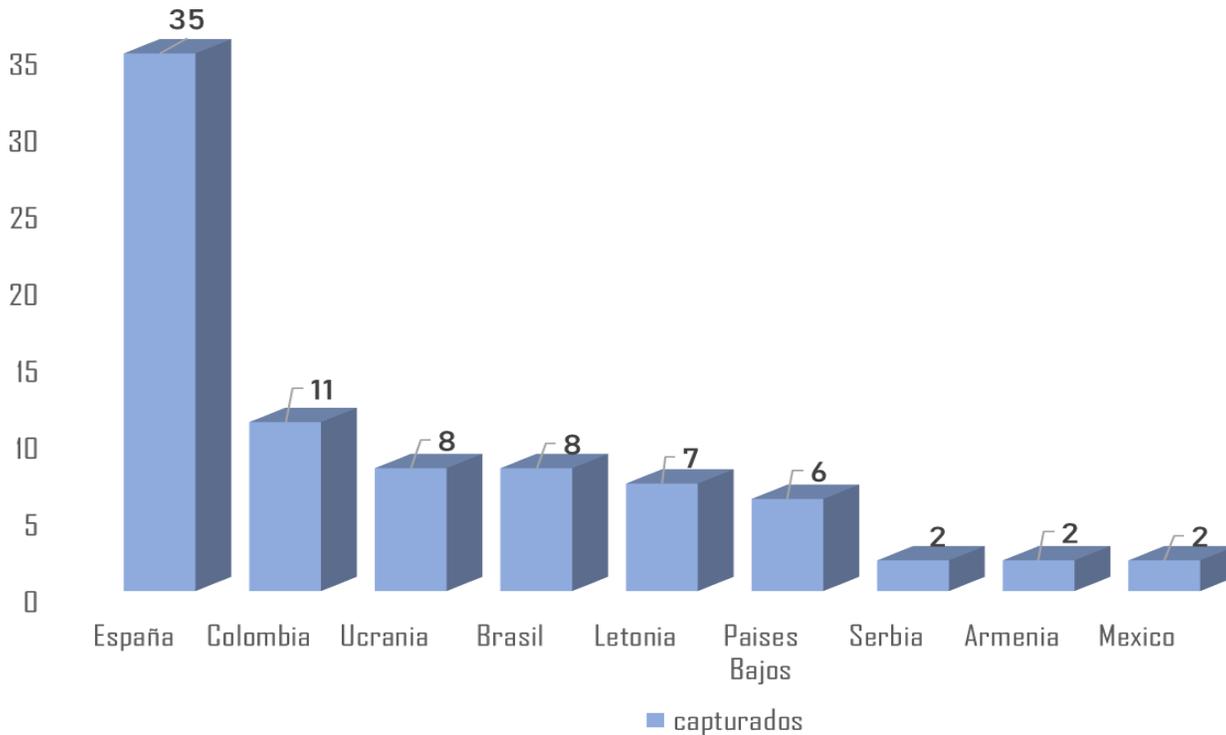
la heroína con un total de 1.698 kg de estupefacientes incautados, los cuales se presentaron en los meses de agosto y septiembre, y las drogas sintéticas, con 5.631 kg incautados en julio y noviembre.

Si bien es cierto que se presentaron eventos con incautaciones de heroína y drogas sintéticas, como los mencionados anteriormente, es evidente que durante el 2019 en este escenario el estupefaciente de mayor relevancia e incidencia de enero a diciembre, fue significativamente el CHC.

Finalmente la dinámica de febrero, agosto y noviembre, siendo los meses con mas eventos e incautaciones, se podría interpretar como ciclos de alta afluencia de las OCT, para solventar la necesidad de un mercado creciente en los países europeos.

3.3 ANÁLISIS DE CAPTURADOS EN EUROPA

Figura 20 Nacionalidades Capturados en Europa



Fuente CMCON

En cuanto a capturas por narcotráfico marítimo de acuerdo a la figura 20, España representa el 89%, seguido de Colombia 6%, Ucrania 5% y Brasil con el 5% como los países con mayor cantidad de personas capturadas en eventos de narcotráfico por vía marítima durante el 2019.

En España, la estadística de la captura de sus nacionales involucrados en eventos de narcotráfico marítimo, va en aumento y estaría directamente relacionada con el crecimiento exponencial de los eventos de narcotráfico en este país (50), los cuales dieron como resultado la incautación de 25.651 kg de estupefacientes en las diversas modalidades de narcotráfico marítimo.

En cuanto a Colombia, segundo país con más nacionales capturados, es evidente que esta cifra va de la mano con el hecho de ser el principal país productor de CHC del mundo. Además de la participación que aún desem-

peñan las OCT colombianas tanto para el envío de esta sustancia ilícita desde Suramérica, como para la recepción en el continente europeo, como se evidencia en las estadísticas del CMCON.

Es importante aunar esfuerzos para que a través del intercambio de información a nivel institucional, se puedan identificar las nacionalidades de las personas que son capturadas durante los eventos de narcotráfico por vía marítima, sin papeles o documentación legal que permita saber su nacionalidad, como es el caso del escenario de Europa, donde las estadísticas del año 2019 indican que de 172 capturados, 78 no fue posible identificar su nacionalidad, lo que corresponde al 45% del total de las capturas.

4. SITUACIÓN NARCOTRÁFICO MARÍTIMO ASÍA PACÍFICO

Figura 21 Infografía Asia—Pacífico 2019



Modalidad	Embarcación de Pesca	Carga a la Deriva	Contenedores	Embarcación de	Lanchas Go Fast
Eventos	31	20	12	7	5
CHC	-	191 kg	12.866 kg	540 kg	-
D. Sintéticas	8.709 kg	701 kg	4.197 kg	-	147 kg
Heroína	1.819 kg	-	130 kg	318 kg	-
THC	863 kg	585 kg	-	500 kg	148 kg

La Figura 21, representa las áreas donde se presentaron los eventos de narcotráfico por vía marítima de CHC, Drogas Sintéticas, Heroína y Marihuana, sobre información obtenida por el CIMCON durante el 2019 en Asia Pacífico. El estupefaciente de mayor representación teniendo en cuenta la cantidad de kilogramos incautados durante el 2019 en el escenario de Asia Pacífico, fue el CHC con un total de 16.839 kg, seguido de las drogas sintéticas con 14.653 kg, la heroína con un total de 2.531 kg y la marihuana (THC) con 2.096 kg.

El pico más alto en referencia a la cantidad de incidentes de CHC, se presentó en el mes de febrero con 5 eventos, todos bajo la modalidad de carga a la deriva, en Filipinas. Es posible que esto se deba a que las OCT dejan considerables cantidades a orillas de la costa para su posterior recolección por pequeñas embarcaciones. Sin embargo, la incautación que sitúa este estupefaciente como el de mayor movimiento en Asia Pacífico durante el 2019, fue el presentado en Malasia, en el mes de septiembre, donde se incautaron 12.000 kg de CHC bajo la modalidad de contenedores, proveniente de América del Sur.

Las incautaciones de drogas sintéticas en este escenario dan fe de que la producción ha continuado en la región de Myanmar y Tailandia. A pesar de la represión de las autoridades, Tailandia ha seguido siendo un centro para la transferencia a gran escala de metanfetaminas a países de la región. En agosto, se incautó una cantidad considerable de metanfetamina en Nueva Zelanda y Australia, oculta en motores eléctricos procedentes de Tailandia. (Reporte IFC, 2019)

En cuanto a la heroína, se encuentra Pakistán como el principal proveedor para el tráfico de este estupefaciente por vía marítima en esta región. A pesar de que la mayoría de la heroína de contrabando por mar está destinado a Europa (a través de la costa este de África),

una porción más pequeña se pasa de contrabando a países de la región como India, Sri Lanka y Maldivas. (Reporte IFC, 2019).

En cuanto a las zonas de mayor afluencia y afectación del tráfico de estupefacientes por vía marítima, teniendo en cuenta la figura 21, se percibe un comportamiento activo a lo largo de todo el territorio de Asia Pacífico, con una tendencia marcada en tres principales zonas, Sri Lanka, Malasia y Filipinas.

La ubicación es una de las principales causas determinantes en esta tendencia, Sri Lanka es la principal ruta de ingreso de los estupefacientes provenientes de Pakistán, Myanmar y Tailandia, este país fue el de mayor registro en cuanto a cantidad de eventos (23), es decir el 29% del total de los eventos durante el 2019.

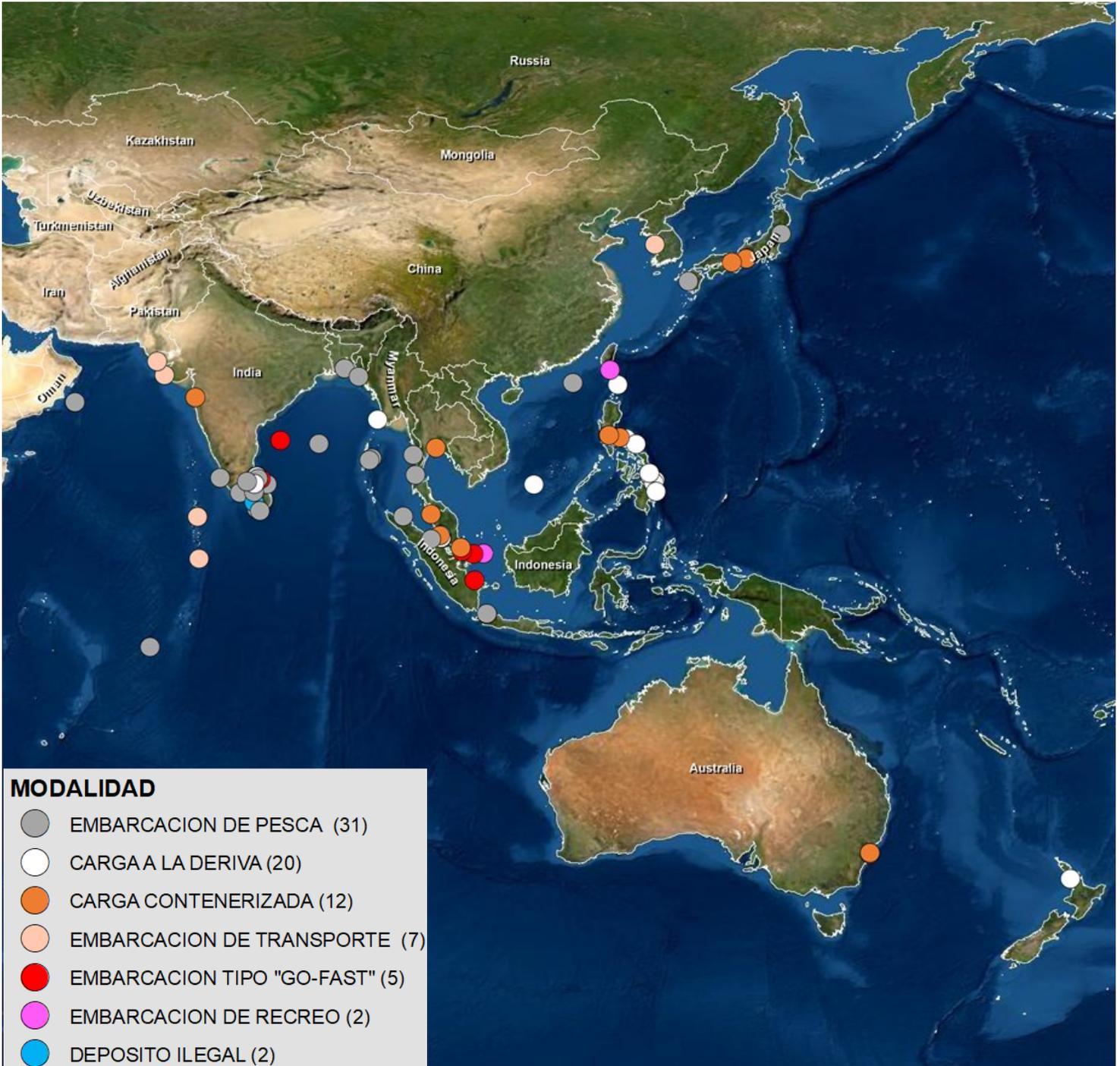
Filipinas por su morfología archipelágica, lo convierte en un atractivo para las OCT a través de las diferentes rutas marítimas que ofrece, situándose después de Sri Lanka el país con más registro de eventos (13), lo que corresponde al 16%

Y en tercer lugar, con un porcentaje del 8% de cantidad de eventos, se encuentra Malasia (compuesta por 878 islas), también un archipiélago, pero incluso con mejor ubicación estratégica para las OCT, utilizado para el envío de sustancias ilícitas con destino a países como Australia y Nueva Zelanda.

Las rigurosas acciones penales existentes en países como Myanmar, Indonesia, Filipinas y Singapur, representan un reto para el personal de las OCT y aumentan significativamente los valores de las distintas drogas ilícitas, tendientes a sopesar las medidas de control que adoptan los gobiernos de estos países, ante un mercado en constante aumento.

4.1 MODALIDADES DE NARCOTRÁFICO MARÍTIMO EN ASÍA PACÍFICO

Mapa 4 Modalidades de Narcotráfico Marítimo Asia—Pacífico 2019



Fuente CMCON

En el mapa 4, se registra la distribución de los eventos de narcotráfico en el escenario marítimo que se presentaron en Asia Pacífico durante el 2019. en siete diferentes modalidades.

Se evidencia una tendencia marcada por la cantidad de

eventos bajo la modalidad de embarcación de pesca a lo largo del territorio marítimo de Asia Pacífico, lo cual se debe a que esta modalidad fue la que mayor cantidad de eventos registró (31) en este periodo

donde se destaca Sri Lanka, con el 45%, es decir, 14 eventos, con un total de 1.655 kg de estupefaciente incautados (851 kg de THC, 654 kg de heroína y 150 kg de droga sintética).

Otra modalidad que sobresale debido a su comportamiento en este escenario, es carga a la deriva, principalmente en el área de Filipinas, lo cual coincide con las estadísticas del CMCON, ya que el 40% de los eventos bajo esta modalidad se presentaron en este país.

En cuanto a la modalidad de contenedores, si bien es cierto que se observa actividad en la zona de Japón y Filipinas, sobresale más el comportamiento en el área de Malasia. Su ubicación es una ventaja para ser utilizada por las OCT como plataforma de envío de CHC a diferentes países de esta región a través de la variedad de rutas marítimas que ofrece. Uno de los eventos que más sobresale es la incautación de 12.000 kg de CHC en el puerto de Butterworth.

Lo anterior coincide con el análisis del mapa de densi-

dades, ya que las tres zonas de mayor afectación en cuanto a la cantidad de eventos de narcotráfico por vía marítima, son también las zonas con más incidencia a través de las tres principales modalidades presentadas en este escenario, embarcación de pesca, carga a la deriva y contenedores.

Por otra parte, si bien es cierto que la cantidad de eventos marca una tendencia en cuanto a la periodicidad con la que se presenta cada una de las modalidades como se demuestra en la figura 22, también es cierto que genera más impacto tener en cuenta la clasificación de las principales modalidades en cuanto a la cantidad de estupefacientes incautados, para el caso de Asia Pacífico durante el 2019, la modalidad en la que más se incautó fue contenedores con un total de 17.193 kg, seguida de las embarcaciones de pesca con 11.391, los depósitos ilegales con 3.477 y la carga a la deriva con un total de 1.476 kg, las cuales se van analizar a continuación.

Figura 22 Modalidades de Narcotráfico Marítimo en Asia Pacífico



Fuente CMCON

Contenedores

Imagen 17 Incautación de CHC en contenedores.



Fuente <https://www.thestar.com>

Los contenedores fueron la tercera modalidad con mayor representación de eventos (13%) durante el 2019, luego de las modalidades de embarcación de pesca y carga a la deriva; sin embargo, fue la modalidad donde mayor registro de incautaciones se presentaron con un total de 17.193 kg estupefacientes incautados, de los cuales el 74% (12.866 kg) corresponde a CHC, siendo el de mayor representación, seguido de drogas sintéticas con el 24% (4.197 kg) y por último la heroína con el 1% (130 kg).

La técnica más utilizada, por mucha diferencia, fue la de carga, ya que representó el 90% de los eventos con un total de 17.110 kg de estupefacientes incautados, seguido de la técnica de estructura con 82 kg incautados. La facilidad de poder transportar grandes cantidades bajo esta técnica de carga, es la razón por la cual es más empleada por las OCT.

El evento más representativo que se presentó durante el 2019 ocurrió el 20 de septiembre, a través de una operación realizada por la Policía de Malasia, donde se incautaron 12.000 kg de CHC bajo la modalidad de contenedores, utilizando la técnica de carga en el puerto de Butterworth (Malasia). El estupefaciente se encontraba oculto en tres contenedores en una carga lícita de 60

toneladas de carbón vegetal proveniente del puerto de Buenaventura (Colombia).

Sin duda este evento resulta ser muy importante para la región de Asia Pacífico, siendo responsable no solo que los contenedores fuera la modalidad con mayor registro de estupefacientes incautados, sino también la contribución a que el CHC se situara como la sustancia ilícita más traficada por vía marítima en este escenario durante el 2019, por encima incluso de las drogas sintéticas que normalmente lideran las incautaciones en el continente asiático.

Embarcaciones de Pesca

Las embarcaciones de pesca son ampliamente empleadas por las OCT, especialmente porque logran pasar desapercibidas ante las autoridades, bajo la fachada de la actividad lícita de la pesca, asimismo por su capacidad y autonomía para realizar largas temporadas en alta mar. Del total de estupefacientes incautados mediante la modalidad de embarcación de pesca (11.331 kg), el 76% corresponde a drogas sintéticas (8.709 kg), procedentes principalmente de Hong Kong, Birmania y Tailandia; seguido del 16% que corresponde a heroína (1.819 kg) y el 7% restante a THC (803 kg).

Imagen 18 Hallazgo de droga sintética embarcación de pesca



Fuente <http://www.adaderana.lk/news/55355>

Sin duda la técnica más utilizada es la pesca industrial con un total de 10.338 kg incautados (8.589 kg de CHC y 1.749 de heroína) por encima de pesca artesanal con 914 kg (724 de THC, 120 kg de drogas sintéticas, y 70 kg de heroína, debido a que la capacidad de la carga que puede transportar una embarcación de pesca industrial es mayor a la artesanal.

El evento más representativo durante el 2019 bajo esta modalidad se presentó el día 30 de marzo cuando la Armada de Myanmar logró la incautación de 1.700 kg de drogas sintéticas en la costa del municipio de Kawthaung, el extremo sur (Myanmar), logrando la captura de 7 personas. El estupefaciente se dirigía a Tailandia para posteriormente ser distribuido en Japón, Corea del Sur y Australia.

Depósitos Ilegales

La modalidad de depósitos ilegales fue la de menor representación en el escenario de Asia Pacífico durante el 2019 en relación a la cantidad de eventos (2), con el 2% de total registrado en el año; sin embargo, el total de estupefacientes incautados bajo esta modalidad fue de 3.477 kg (3.205 kg de CHC y 272 kg de heroína), lo cual posiciona a la modalidad como la tercera en cuanto a kilogramos incautados, solo detrás de contenedores (14.832 kg) y las embarcaciones de pesca (20.291 kg). El evento más representativo se evidenció el día 19 de agosto en Malasia, cuando el Departamento Real de Aduanas de este país incautó 3.200 kg de CHC bajo la modalidad de depósito ilegal en la ciudad de Shah Alam, el cual provenía de Ecuador.

Una de las principales causas por lo cual esta modalidad con menos proporción en cantidad de eventos, se sitúa como las de mayor registro en incautación de estupefacientes en el 2019, se debe a que funcionan como centros de acopio para el posterior envío de drogas ilícitas a través de las diferentes rutas marítimas que ofrece en el escenario.

Carga a la Deriva

Carga a la Deriva fue la segunda modalidad con mayor cantidad de eventos con el 30% durante el 2019 en Asia Pacífico luego de embarcación de pesca, mientras en relación a la cantidad de estupefacientes incautados se ubica en cuarto lugar con un total de 1.476 kg, de los cuales el 47% (701 kg) corresponden a droga sintética, siendo el de mayor representación, seguido del THC con el 39% (585 kg) y CHC con el 13% (191 kg).

El 55% de los eventos presentados en esta modalidad se dieron en Filipinas, con un total incautado de 172 kg de CHC, seguido de Sri Lanka con el 30% y un total de 585 kg de THC, siendo los dos países con mayor representación de eventos en el escenario de Asia Pacífico durante el 2019.

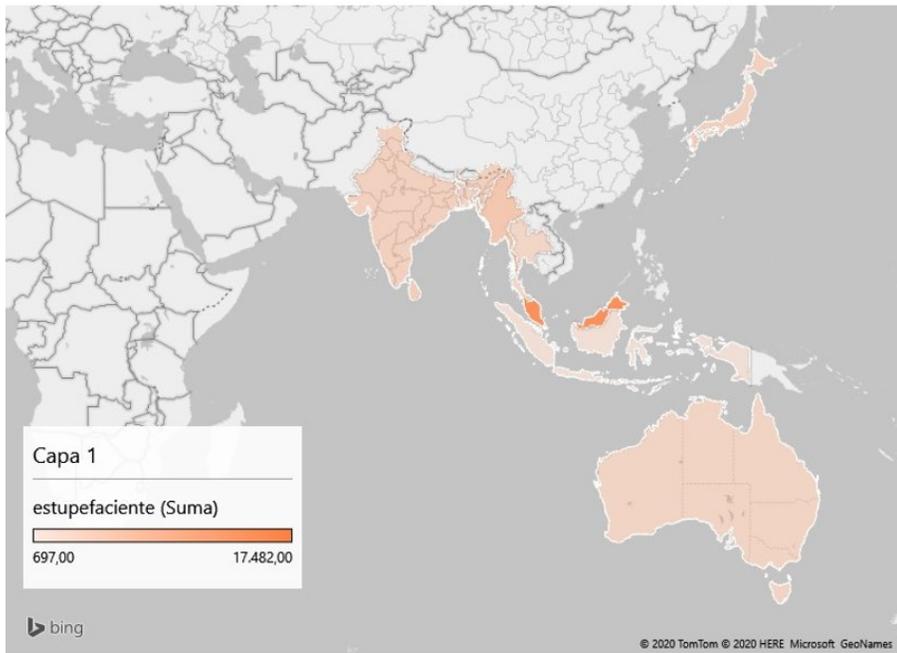
Asimismo, febrero fue el mes donde más se presentaron eventos en esta modalidad (4) con un total de 128 kg de CHC. Sin embargo Octubre fue el mes donde más se incautaron estupefacientes con un total de 691 kg de droga sintética en el evento más representativo del 2019 bajo esta modalidad, el cual se llevó a cabo el 20 de octubre por parte de la Policía de Myanmar, frente a la región costera de Ayeyarwady. El estupefaciente fue hallado por unos pescadores, distribuido en 23 sacos.

Imagen 19 Incautación de CHC en una carga a la deriva



Fuente <https://www.sunstar.com.ph/article/1794055>

Figura 23 Cantidad de estupefacientes incautados por país en Asia Pacífico 2019



País	Estupefacientes
Malasia	17.482
Myanmar	4.474
Sri Lanka	2.665
Japón	2.177
India	2.073
Australia	1.427
Bangladesh	1.200
Tailandia	1.000
Taiwán	899
Indonesia	697

Fuente CMCON

De los 79 eventos de narcotráfico por vía marítima que se presentaron en el escenario de Asia, el 55% tuvieron lugar en solo tres países, es decir, más de la mitad de la totalidad durante el año 2019.

Por la cantidad de frecuencia de eventos se destaca Sri Lanka 29%, Filipinas 16% y Malasia 10%, por la geografía y la representativa facilidad de conexión que representan; sin embargo Filipinas solo representó la incautación de 173 kg de CHC en todos sus eventos a la deriva.

En cuanto a la cantidad de estupefacientes incautados, se encuentra Malasia en primer lugar con 17.482 kg, (15.237 kg de CHC y 2.245 kg de drogas sintéticas) seguido de Myanmar con 4.474 kg de drogas sintéticas y Sri Lanka con 2.665 kg, (1.584 de THC, 926 kg de heroína, 150 kg de drogas sintéticas y 5 kg de CHC) para un total de 26.621 kg, lo cual corresponde al 73% de total de estupefacientes incautados, siendo los tres principales países con mayor registro de incautaciones en todo el escenario de Asia Pacífico durante el 2019.

En Malasia, sobresale un comportamiento a gran escala

en cuanto a las incautaciones de CHC, ya que de los 16.838 kg incautados de todo el año, 15.237 kg se presentaron en este país, es decir, el 90%. Su ubicación geográfica en el centro del Sudeste Asiático, lo convierte en una interesante plataforma para las OCT y la comercialización de este estupefaciente en la región.

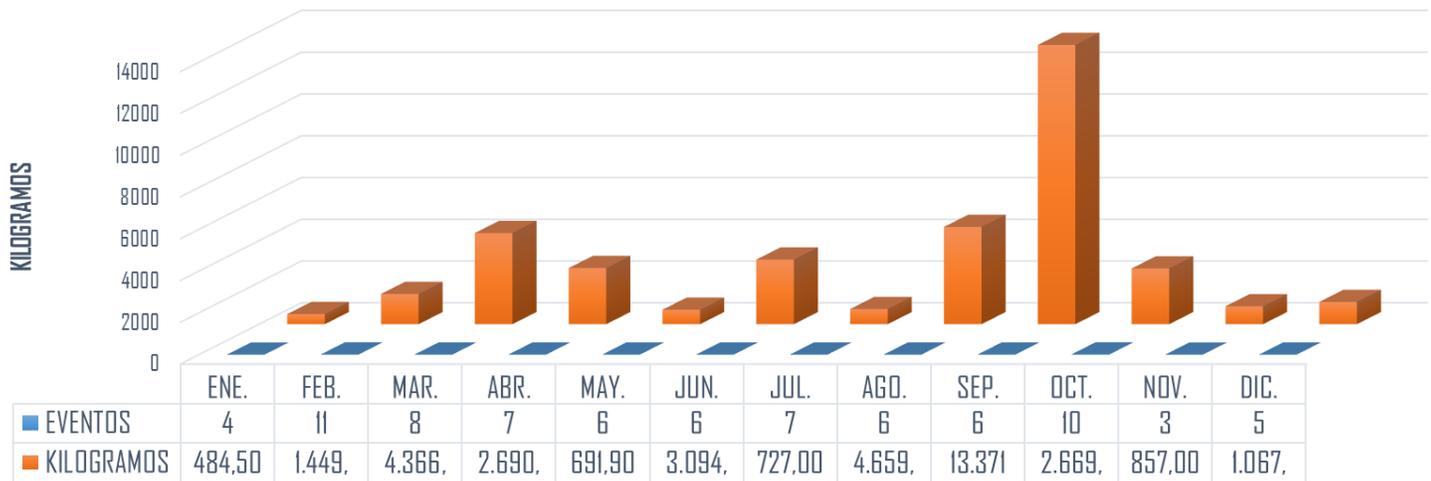
En cuanto a Myanmar, es relevante resaltar que el 100% de las incautaciones fueron de drogas sintéticas, demostrando un papel importante en el comportamiento de este estupefaciente en el escenario de Asia Pacífico durante el 2019, ya que de los 14.653 kg incautados, el 30% tuvo lugar en este país, es decir 4.474 kg.

Por otra parte, se encuentra Sri Lanka, donde se destaca la incautación de THC con un total de 1.584 kg, lo que corresponde al 75% del total incautado de este estupefaciente (2.096 kg) durante el 2019. Una de las principales causas que contribuyen al desarrollo de eventos en este país, en especial de THC, es el fácil acceso por vía marítima empleado por las OCT para el envío de estupefacientes provenientes de la India, ya sea para consumo interno o como tránsito hacia el sur del continente.

4.2 ANÁLISIS COMPORTAMIENTO DE INCAUTACIONES ASÍA PACÍFICO

Figura 24 Cantidad eventos vs estupefacientes incautados en Asia Pacífico 2019

Cantidad de Eventos y Estupefacientes por Mes



Fuente CMCON

En cuanto a los eventos, iniciando el año se encuentra enero con solo cuatro, siendo uno de los meses con menor representación, evidenciando poca actividad de movimiento de estupefacientes por parte de las OCT; luego, en febrero se refleja el pico más alto en este escenario con el registro de 11 eventos; asimismo, durante los meses de marzo a septiembre, el comportamiento de los eventos mantiene una regularidad con un promedio de seis a siete por mes, siendo el periodo más estable durante el año, hasta llegar al mes de octubre donde se encuentra el segundo pico más alto después de febrero, con 10 eventos, siendo los de mayor registro, para luego finalizar con una significativa disminución en el mes de noviembre y diciembre.

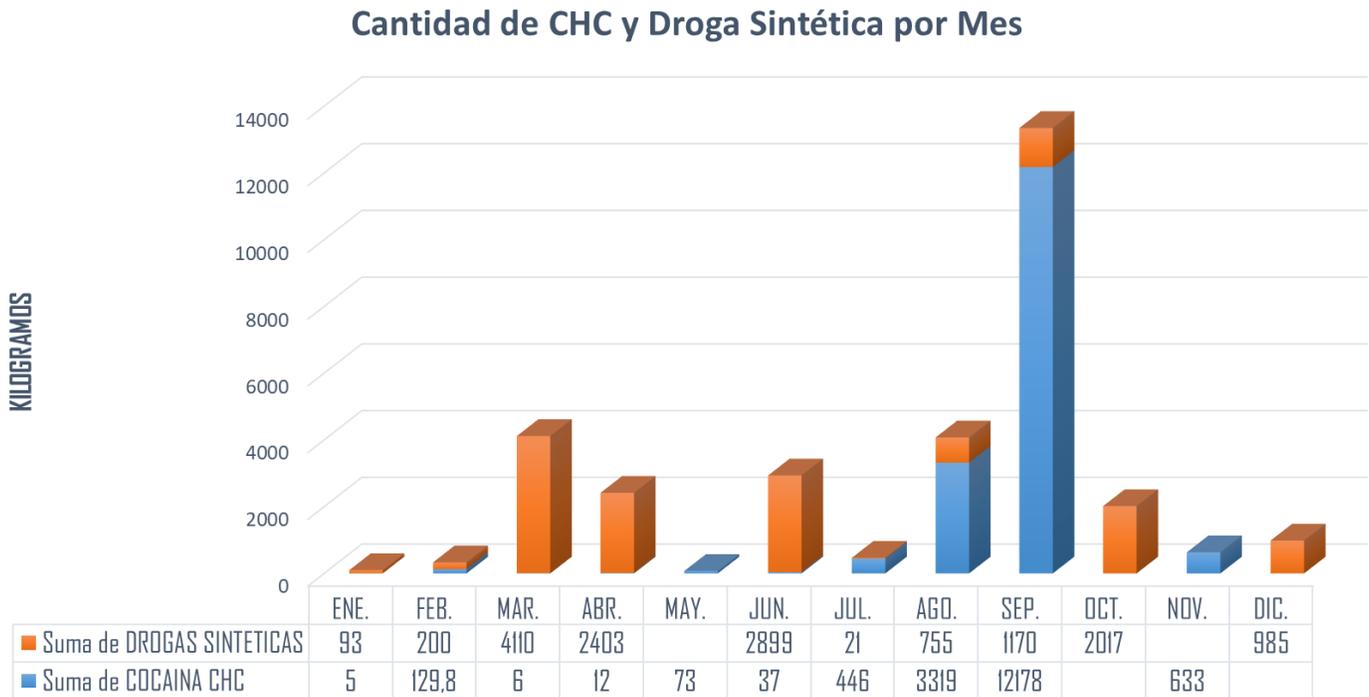
Otro aspecto a tener en cuenta, es que particularmente iniciando y finalizando el año, es cuando se observa menos actividad por parte de las OCT. Si bien es cierto que es posible que estos patrones obedezcan a estrategias de las organizaciones en la disminución de su actividad ilegal, también es válido argumentar que fueron aún más eficientes, logrando mover los estupefacientes sin

ser detectados por las autoridades.

Por otra parte, en cuanto a la cantidad de estupefacientes incautados por mes en el escenario de Asia Pacífico, se observa que septiembre fue el mes con mayor cifra con un total de 13.371 kg, seguido de agosto con 4.659 kg, y luego marzo con 4.366 kg, siendo estos, los de mayor registro durante el 2019, mientras que los meses donde menores cifras de incautaciones se presentaron fueron enero, mayo y julio con 484,50 kg, 691,90 kg y 727 kg respectivamente.

Otro factor a tener en cuenta, es que la cantidad de eventos no siempre es proporcional a la cantidad de kilogramos incautados, como se evidencia en este caso de acuerdo la figura 24, ya que a pesar de que febrero y octubre fueron los dos meses con más cantidad de eventos (11 con 1.449 kg y 10 con 2.669 kg respectivamente), no se encuentra entre los principales de mayor incautación. De la misma manera se observa que septiembre y agosto, fueron los de mayor registro de incautación de estupefacientes con 13.371 kg y 4.659 Kg respectivamente.

Figura 25 Cantidad de CHC y Drogas Sintéticas Incautadas por mes Asia Pacífico 2019



Fuente CMCON

Sobre la figura 25, se observa que en el mes de septiembre se presentó la mayor cantidad de CHC incautado con gran diferencia con respecto a los demás meses con un total de 12.178 kg, generando un pico diferencial en la tendencia, lo cual no indica la regularidad de incautaciones.

Sin duda, es importante analizar lo descrito anteriormente, ya que el impacto de esta gran cantidad de CHC incautado, no solo generó que septiembre estuviera en primer lugar como el mes con mayor registro durante el 2109, sino que también contribuyó significativamente al hecho de que el CHC fuera la sustancia ilícita más traficada por vía marítima, incluso por encima de las drogas sintéticas, que normalmente han dominado este escenario.

Los controles efectuados por las autoridades del escenario de América en las rutas de los estupefacientes hacia Estados Unidos, pueden ser una causa para que las OCT estén llevando toneladas del alcaloide a través

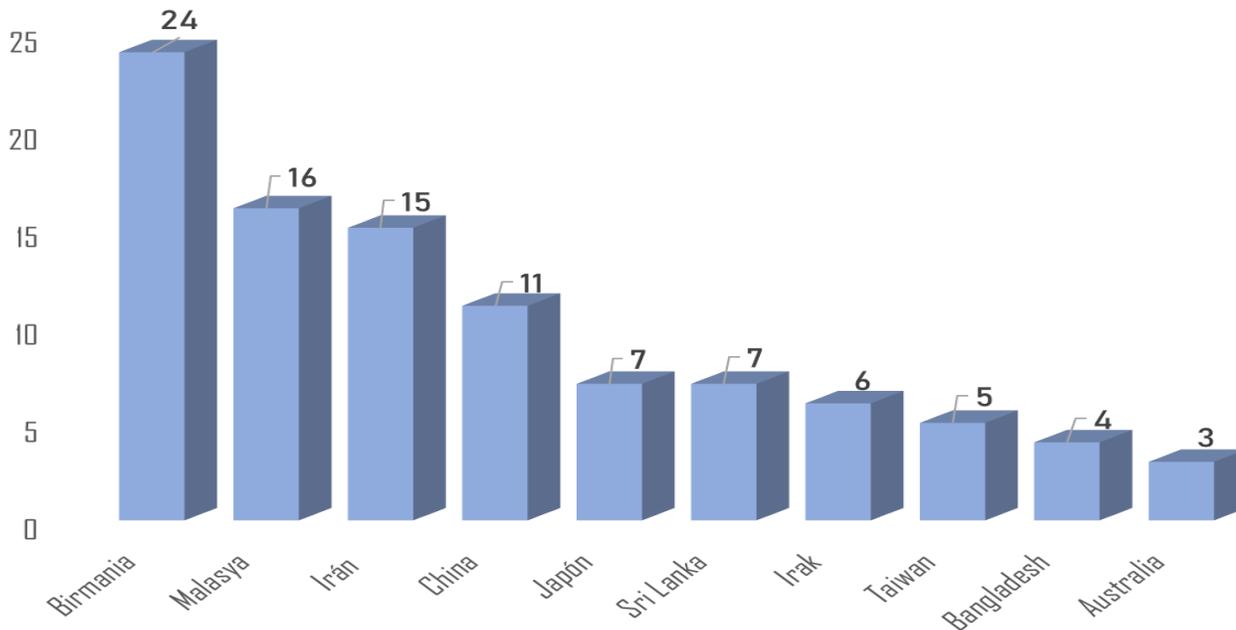
de rutas por el Océano Pacífico, hacia el continente asiático.

Adicionalmente, la rentabilidad que ofrece la comercialización de este estupefaciente, también puede contribuir al aumento de tráfico de esta sustancia por vía marítima en la región de Asia Pacífico, teniendo en cuenta que el precio del alcaloide en este escenario es muy rentable, ya que un gramo puede llegar a costar cinco veces más que en Estados Unidos (300 dólares en Australia, versus 62 dólares en EE. UU.), (Pulzo, 2019).

En cuanto a las drogas sintéticas, se percibe un comportamiento irregular en relación a la cantidad de estupefaciente incautado por mes, lo cual se evidencia a través de la actividad y el flujo de esta sustancia ilícita en varios meses del año, donde se destaca marzo en primer lugar con un total de 4.110 kg, seguido de junio 2.899 kg, abril con 2.403 kg y octubre con 2017 kg, siendo los cuatro más importantes, mientras que en los meses de mayo y noviembre no se presentaron incautaciones de drogas sintéticas.

4.3 ANÁLISIS DE CAPTURADOS EN ASÍA PACÍFICO

Figura 26 Nacionalidades Capturados en Asia Pacífico 2019



Fuente CMCON

De acuerdo a la figura 26, se observa que Myanmar con el 30%, seguido de Malasia con el 20%, Irán con el 18% y China con el 13% son los países con más cantidad de nacionales capturados en eventos de narcotráfico por vía marítima en el escenario de Asia Pacífico durante el 2019.

Los 24 capturados de nacionalidad de Myanmar, se presentaron en eventos de transporte de drogas sintéticas, todos bajo la modalidad de embarcación de pesca. Sin duda la ubicación de este país que se encuentra al lado de Tailandia y Laos (considerado como el triangulo dorado), supone la participación de sus nacionales en eventos específicamente de drogas sintéticas.

Una vez más se evidencia el papel que desempeñó Malasia en este escenario durante el 2019, en este caso como el segundo país con mayores nacionales capturados en eventos de narcotráfico por vía marítima, indudablemente el hecho de ser el país con mayor registro de incautación de estupefacientes durante el 2019 se relaciona con la cifra de capturados mencionada anteriormente.

En tercer lugar se encuentra Irán con 15 capturados en eventos de narcotráfico por vía marítima, es decir el 15%, todos en eventos de tráfico de heroína. El hecho de compartir frontera con Afganistán, principal productor de opio en el mundo, posiblemente es la razón principal que contribuye en la participación de nacionales de este país en el trafico de heroína, siendo los tres países con mayor registro de capturados en eventos de tráfico de estupefacientes en esta región.

Asimismo, en China y Japón países donde la mano de obra es económica, también se presentaron personas capturadas en eventos de tráfico de estupefacientes por vía marítima (11% y 7% respectivamente) en el escenario de Asia Pacífico durante el 2019.

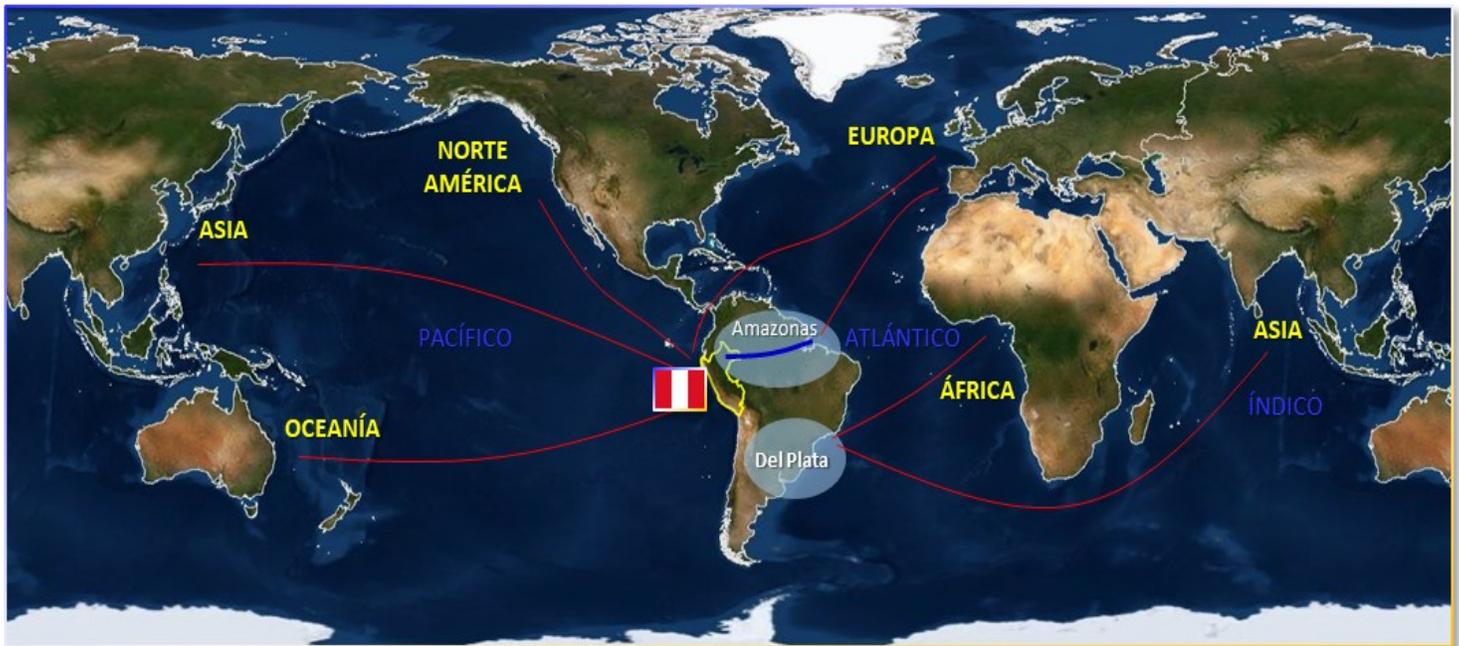
El alto beneficio económico que genera el negocio del narcotráfico por vía marítima en este escenario, sumado al bajo costo de la mano de obra como se mencionó anteriormente, puede ser el principal factor que contribuye a que las cifras de capturados continúen aumentando.

5. SITUACIÓN NARCOTRÁFICO MARÍTIMO EN PERÚ

El Perú tiene una posición estratégica en América del Sur, este aspecto le permite mantener diversas actividades económicas, sociales y culturales a nivel mundial, su vinculación con las cuencas internacionales, tales como la del Pacífico por el oeste, lo conecta con Asia, Oceanía, América del Norte y Centroamérica; en cuanto al este, la cuenca fluvial del Amazonas le brinda la conexión con Europa y África, otra cuenca fluvial im-

portante es la Del Plata, la cual el Perú se conecta por medio de carreteras y llega a puertos importantes del Atlántico, estos tienen rutas comerciales a Europa, África y Asia por la cuenca del Índico. También, es relevante mencionar, que Perú tiene presencia en la Antártida a través de la Base "Machu Pichu", localizado en la Isla Rey Jorge.

Figura 26 Posición Estratégica de Perú



Fuente CIM

Dentro de este marco, las Organizaciones Criminales Transnacionales (OCT), han identificado que la conectividad del Perú les da la oportunidad para exportar los estupefacientes a todos los continentes, esto sumado a que el país está categorizado principalmente como productor de clorhidrato de cocaína (CHC) y de marihuana (THC); según el estudio realizado por la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC) en el 2017, el Perú tenía 16 cuencas coccaleras que produjo

49.900 hectáreas de superficie de cultivo de hoja de coca; asimismo, la Oficina de Política Nacional para el Control de Drogas de la Casa Blanca (ONDCP), indicó que esta cantidad de hectáreas representaba un potencial de producción de 491 toneladas métricas de CHC.



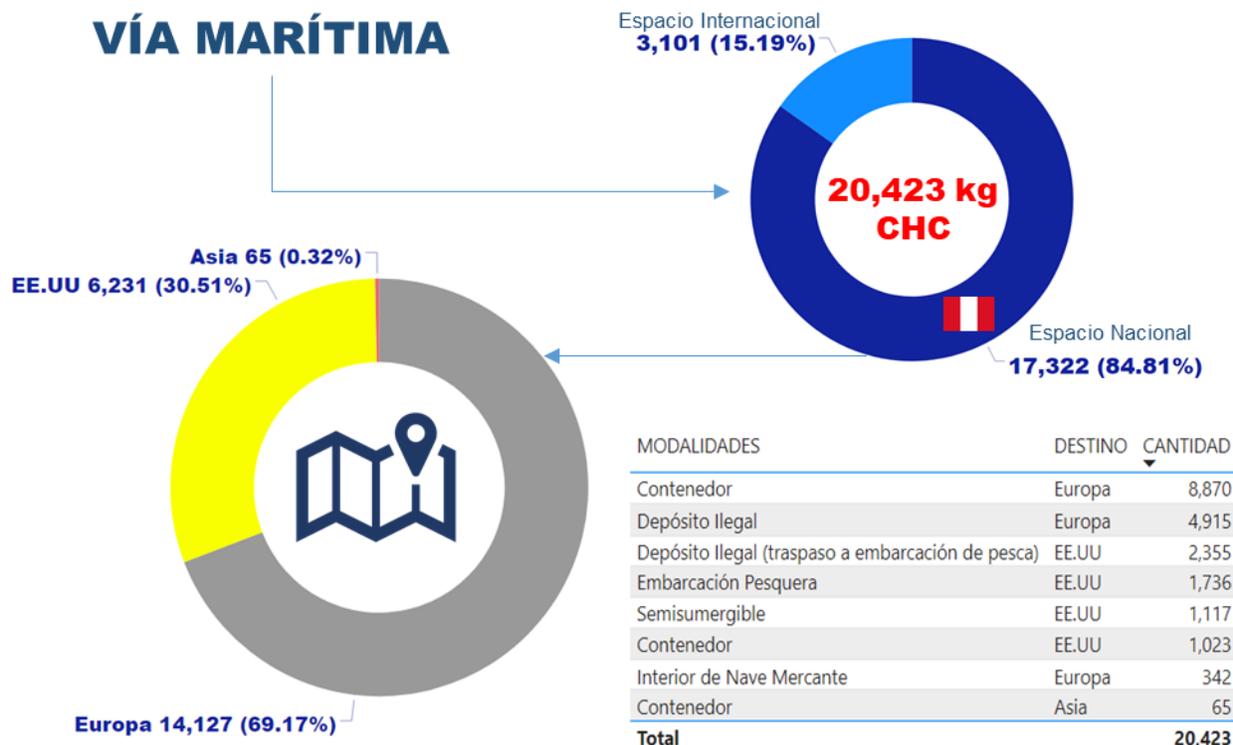
La Dirección General de Capitanías y Guardacostas "DICAPI", de la Marina de Guerra del Perú, representa la Autoridad Marítima Nacional y está en constantes represión contra las actividades ilícitas en ámbito de su jurisdicción. Al respecto, las OCT dedicadas al tráfico ilegal de estupefacientes, están enfocados en utilizar la vía marítima tanto para exportación como tránsito, llegan los cargamentos de droga a las costas del litoral, provenientes de las cuencas cocaleras que tiene el Perú, especialmente la del VRAEM (Valles de los Ríos Apurímac, Ene y Mantaro), que representó en el 2017 el 43% de producción nacional de hoja de coca.

La Policía Nacional del Perú, en sus estadísticas hasta agosto del 2019, registró un decomiso total a nivel nacional de 43.048 kg de estupefacientes, distribuidos en 19.119 kg de CHC, 13.255 kg de THC, 10.657 kg de pasta básica de cocaína (PBC), 5 kg de éxtasis y 12 kg de látex de opio.

El Centro de Información Marítima (CIM) de la Marina de Guerra del Perú, en su base de datos del año 2019, indi-

có que a nivel global se decomisó un total de 20.423 kg de CHC, vinculada al transporte por vía marítima; en cuanto al THC, no se llegó a evidenciar algún evento de decomiso de este estupefaciente, situación contraria al del año 2018, donde se decomiso un total de 2.458 kg de THC.

Figura 27. Estadísticas de decomisos por vía marítima



Fuente CIM

Si bien es cierto, que los eventos de decomisos por vía marítima del año 2019, la mayor parte estuvieron orientados hacia Europa y en la modalidad de “contenedor”, también es importante indicar, que se pudo impedir en tan solo 3 eventos el envío total de 4.986 kg de CHC, que iban directamente al mercado de consumo de EE.UU.

En referencia al párrafo anterior, los decomisos se realizaron dentro del dominio marítimo y costero, con interdicción de Unidades de Guardacostas, Operaciones de Inteligencia Naval y con participación de la Policía

Nacional del Perú (PNP), se lograron neutralizar estos ilícitos, la primera interdicción fue el 5 de marzo 2019 a la embarcación de pesca “Virtud del Rey”, que llevaba 1.735 kg de CHC, cuatro días después y relacionado este primer evento, se decomisó 2.134 kg de CHC, dentro de un camión cisterna, esta carga iba ser transportada por la embarcación de pesca “Esmeralda Milagros”, posteriormente el 7 de diciembre del mismo año, se interdicció un semisumergible que transportaba 1.117 kg de CHC.

Imagen 20 Interdicción a la embarcación de pesca “virtud del rey”



Fuente CIM



Imagen 21 Incautación Semisumergible



Fuente CIM



Las evidencias anteriores, demostraría que las OCT que delinquen en Perú, vienen utilizando diferentes rutas que pasan por espacios marítimos nacionales e internacionales. La Marina de Guerra del Perú en el 2019, contribuyó al decomiso de 22.591 kg de CHC a nivel re-

gional y en el área del Pacífico, este esfuerzo es reconocido a través de acreditaciones de las armadas, instituciones públicas y agencias internacionales que están comprometidas en la lucha contra el narcotráfico.

Figura 28 Acreditaciones del año 2019

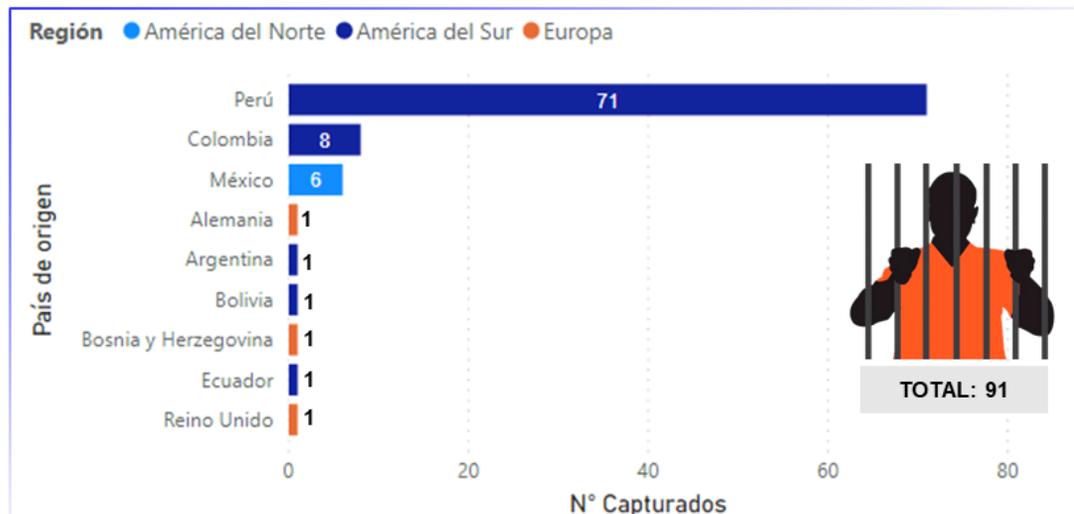
	Joint Interagency Task Force (JIAFT)	5 acreditaciones
	Costa Rica	5 acreditaciones
	Secretaría de Marina Armada de México (SEMAR)	3 acreditaciones

Fuente CIM

Las OCT que delinquen en Perú, son principalmente mexicanas, serbias, bosnias, alemanas y británicas, esta designación se debe al análisis de los decomisos y declaraciones policiales de los capturados. Cabe señalar, que dentro de esta gama de organizaciones, han resalado los cárteles mexicanos de Sinaloa y Jalisco Nueva Generación, las cuales envían a Perú emisarios, especialmente mexicanos y colombianos, para coordinar y gestionar el envío de estupefacientes, desde las ciudades y pueblos de la costa.

Cuando llegan a Perú los miembros de las OCT extranjeras, se conectan con organizaciones peruanas y se orientan al sector marítimo comercial o pesquero, crean empresas ficticias o usan otras ya conformadas legalmente, las cuales le sirven para exportar los estupefacientes y recibir capitales internacionales. Dentro de las fachadas detectadas, se encuentran operadores logísticos, almacenes en zona de costa y embarcaciones de pesca, con tripulación vinculada al ilícito.

Figura 29 Capturados por Nacionalidad y Vinculados a la vía marítima



Fuente CIM

Mapa 5 Áreas Coccaleras y de Exportación de Estupefacientes por Vía Marítima.



El espacio acuático del Perú, es un escenario relevante y de plataforma para las OCT, los 3.080 km de litoral costero, guardan puertos, caletas y playas; donde, se desplazan buques de alto bordo, embarcaciones pesqueras, lanchas rápidas y de recreo, los cuales son usados por parte de estas organizaciones criminales.

Puertos Importantes
 Áreas de exportación de drogas
 Cuencas Coccaleras
 Focos de calor de decomisos 2019

5.1 RUTAS DE NARCOTRÁFICO MARÍTIMO EN PERÚ

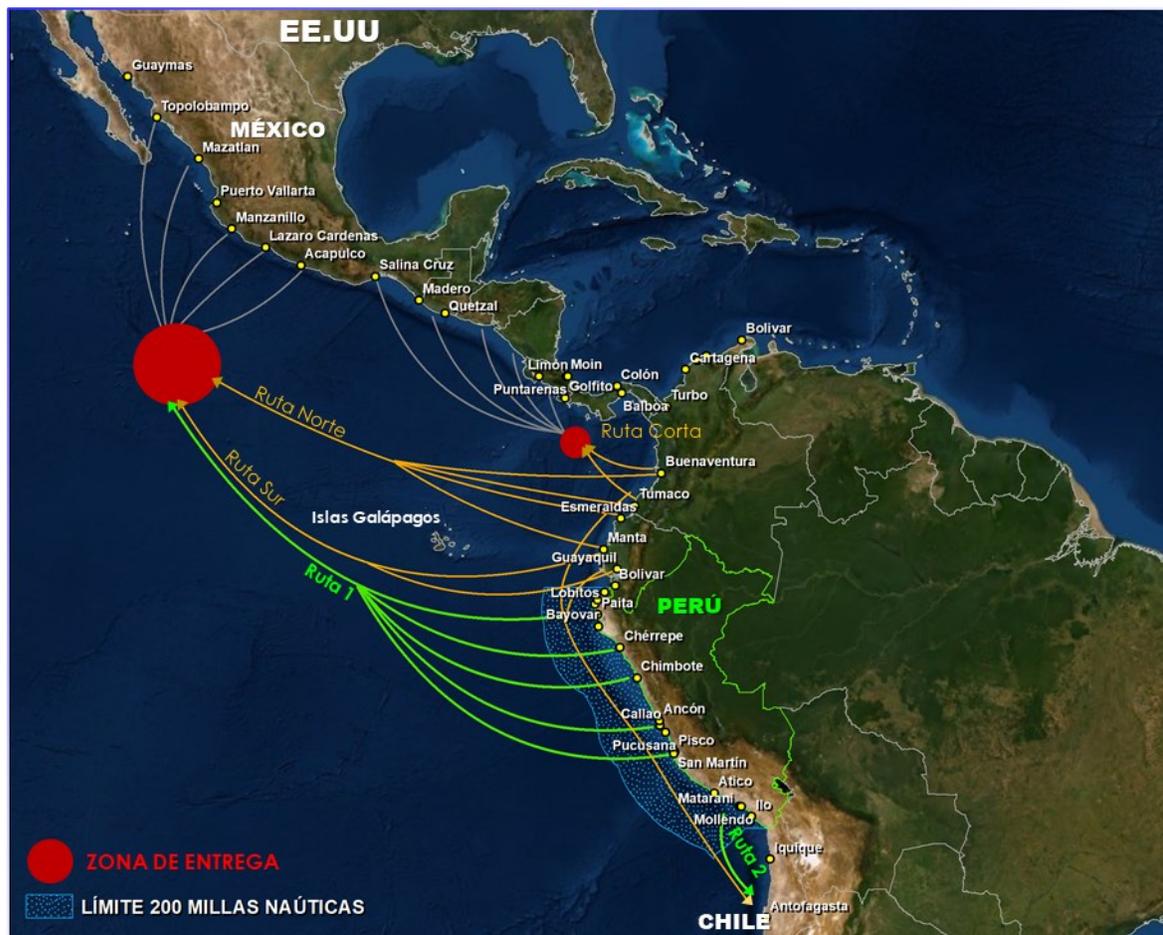
A lo largo del tiempo, los diferentes tipos de decomisos y modalidades usadas para el trasiego de estupefacientes al exterior, marcan rutas; actualmente, en el Perú se tienen identificado 5 rutas marítimas, donde los buques de pesca y de recreo utilizados para el ilícito, zarpan con dirección al oeste, para salir del dominio marítimo Nacional y evitar su captura por parte de la Autoridad Marítima Nacional, posteriormente orientan su navegación al suroeste de las Islas Galápagos, con finalidad de llegar a áreas de entrega situadas frente a las costas de México.

Ruta 1. Perú - Centroamérica - México: El CHC es transportado en buques mercantes, embarcaciones pesque-

ras y de recreo (yates y veleros), estos salen clandestinamente de muelles artesanales, playas y caletas, con destino a los países de Centroamérica y México, entregan los estupefacientes y estos son derivados a EE.UU.

Ruta 2. Perú - Chile (país de tránsito y de consumo): El CHC y THC tipo “creepy”, son transportadas hacia Chile, principalmente en embarcaciones menores (lanchas rápidas), desde las playas y caletas de la región Tacna (zona fronteriza sur del país); además, bajo esta misma modalidad hay estupefacientes que llegan a Chile desde Colombia y Ecuador.

Mapa 6 Rutas Marítimas de Narcotráfico en el Área del Pacífico



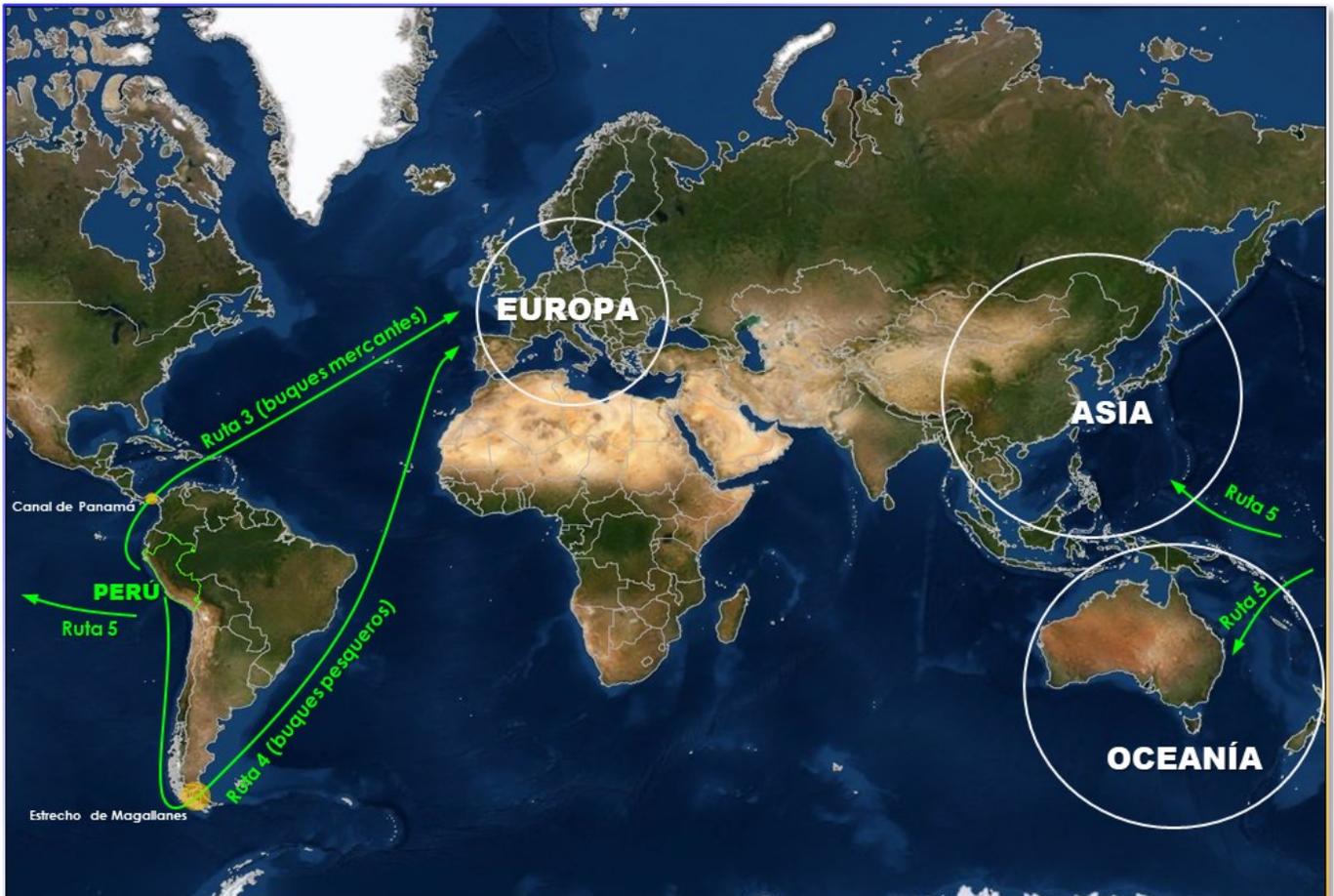
Fuente CIM

Ruta 3. Perú - Europa: Un punto de referencia de esta ruta, es el canal de Panamá, el estupefaciente sale acondicionado en contenedores que son transportados en buques mercantes (portacontenedores y graneleros), los cuales zarpan principalmente de los puertos del Callao y Paita.

Ruta 4. Perú - Estrecho de Magallanes - África - Europa: En esta ruta los buques pesqueros de bandera española y algunos de bandera panameña, ingresan a las costas de Perú para embarcar los estupefacientes, desplazándose a través de aguas peruanas - aguas internacionales - Chile (Estrecho de Magallanes) y luego a costas de África, donde permanecen de 3 a más semanas, aduciendo realizar faenas de pesca, para finalmente dirigirse a Europa.

Ruta 5. Perú - Asia - Oceanía: Es una ruta que frecuentemente de embarcaciones de recreo, zarpan del litoral peruano con destino a Asia y Oceanía; también, otra forma de llevar las cargas ilícitas, es a través de buques mercantes que tiene rutas comerciales a estos continentes en mención.

Mapa 7 Rutas Marítimas hacia Europa, Asia y Oceanía



Fuente CIM

5.2 MODALIDADES DE NARCOTRÁFICO MARÍTIMO EN PERÚ

Las OCT, evolucionan constantemente sus métodos de ocultamiento, para ser eficaces, evalúan sus niveles de corrupción, amenazas y poder adquisitivo, estudian la coyuntura económica, social y otros factores, las cuales les da un lineamiento para decidir que modalidad utilizar para los envíos de estupefacientes. En tal sentido, han sido identificadas las siguientes modalidades:

Buques mercantes que zarpan de puertos con capacidad de exportación (principalmente Callao y Paita).

Los buques mercantes son medios de transporte importantes para las OCT, llegan a mercados de consumo lejanos, especialmente Europa y Asia; asimismo, por su envergadura, les brinda espacios y herramientas (contenedores), donde ocultar los estupefacientes, usan diferentes métodos para hacer llegar la ilegal mercancía al buque mercante, tales como el gancho ciego, buzos, tripulantes, polizontes, etc.

Al respecto, los estupefacientes son acondicionados en diferentes tipos de compartimentos internos que comprenden la estructura del buque mercante.

Imagen 22 Resultado inspección mercante



Fuente CIM

Por otra parte, para el caso de la contaminación de un contenedor hay diferentes variables, no exactamente se inicia en las áreas de los terminales portuarios, hay

casos que los estupefacientes son acondicionados desde los almacenes o depósitos de las empresas exportadoras, modifican la estructura del contenedor o los productos, como el carbón, cacao en polvo, soya en polvo, harina de paprika y pescado en conservas, productos marinos como la pota, todos ellos dispuestos en contenedores, facilitando el ocultamiento del estupefaciente y manipulados para no ser detectado por las autoridades.

Imagen 23 Resultado inspección mercante



Fuente Diario Correo

Una técnica común es ocultar los estupefacientes en maletas de lona o sacos (tulas), introducirlas en los contenedores ubicados en los muelles de embarque o almacenes. Para tal efecto, los contenedores, al encontrarse sellados con sus precintos de seguridad y cargados con productos de exportación, son vulnerados, esta acción es conocida como "preñado" y en la mayor parte de los casos participan directamente personal de estiba y desestiba del terminal portuario o la misma tripulación, apoyados con personas externas que se encargan de hacer llegar la carga ilícita.

Embarcaciones de Pesca.

Como se ha comentado en párrafos anteriores, esta modalidad es ventajosa actualmente para las OCT, utilizar embarcaciones de pesca de altura les permite

transportar grandes cantidades de estupefacientes, especialmente al mercado de EEUU, sumado a que mayormente no necesita reabastecerse de combustible y llegan directamente a puntos de entregas al frente de las costas de México.

En caso de embarcaciones de pesca menores, estas también son utilizadas para ciertos tramos de navegación, salen con las cargas ilícitas y se posicionan en el límite de aguas nacionales (200 millas) e internacionales, luego entregan la carga a otra embarcación, previa coordinación y comunicación entre las OCT.

En referencia al modus operandi que están ligadas a la modalidad “Embarcaciones de Pesca”, se aprecia que las OCT toman sus medidas de seguridad correspondiente, desde realizar navegaciones de pesca para disi-

Imagen 24 Interdicción embarcación de pesca



Fuente CIM

mular sus actividades en las zonas de embarque, hasta adquirir equipos especiales de bloqueo de señales.

Depósitos Ilegales

Los estupefacientes se almacenan en depósitos estáti-

cos o móviles, estos sirven para mantener por un periodo la carga a salvo, posteriormente se trasladada a medios de transporte marítimo.

Imagen 25 Equipo especial decomisado



Fuente CIM

El 9 de marzo del 2019, en la región de Piura (zona norte del país), se decomisó 2.134 kg de CHC, la cual estaba oculto en el interior de un camión cisterna y provenía del zona cocalera del “VRAEM”; además , se llegó a localizar un deposito subterráneo donde iba a guardarse el estupefacientes, para luego ser traspasada a la embarcación de pesca “Esmeralda Milagros”.

Cabe señalar, que según las investigaciones policiales, se capturó a 4 mexicanos y 2 peruanos, la carga decomisada estaba vinculada al cártel de Sinaloa y tenía como destino los EE.UU.

Modalidad “Contaminación subacuática”

A causa de las inspecciones subacuáticas por parte de la Autoridad Marítima Nacional, se tiene registro de 2 tipos de ocultamiento, la primera es la de “torpedo”, que consiste en el acondicionamiento de un tubo de metal adosado al casco del buque mercante, bajo la línea de flotación, también conocido como “acoplamiento bajo inmersión”, el cual requiere para su instalación, buzos experimentados y equipos de soldadura especiales.

Imagen 26 Depósitos Ilegales



Fuente CIM

Imagen 27 Carga Parásita



Fuente CIM

Por otro lado, se encuentra las cargas parásitas o gusanos (maletas largas de nylon), donde se acondicionan en las tomas de succión y pala de la obra viva del buque mercante, este tipo de ocultamiento, se ha encontrado también en mercantes provenientes de Colombia y Ecuador, los cuales tenían como destino Chile.

factos de fabricación artesanal, realizados en fibra de vidrio, pintados de color azul oscuro o gris para minimizar su detección en alta mar.

Artefactos Navales Ilegales - Semisumergible

En Perú se detectó por primera vez este tipo de modalidad el 7 de diciembre del 2019, debido a una acción realizada por la Patrullera Marítima “Rio Piura”, a 178 millas náuticas de las costas de Talara en la Región Piura (zona norte del país), se decomisó 1.117 kg de CHC y se intervino a cuatro tripulantes (1 mexicano, 1 ecuatoriano y 2 colombianos).

Imagen 28 ANI (SPSS Incautado)



Fuente CIM

Embarcaciones de Recreo

El uso de las embarcaciones de recreo para trasiego de estupefacientes, no es ajena a Perú, especialmente los veleros que pueden realizar navegaciones sin depender tanto de suministro de combustible, las OCT orientan usar esta modalidad a Europa y Oceanía, donde según la Oficina de Naciones Unidas Contra la Droga y el Delito (UNODC) , el precio de 1 kg de CHC

\$ 44,000 a \$ 241,000 dólares americanos. En el Callao, el 12 de marzo del 2012, se decomisó en el velero de bandera británica “Audaciter”, 40 kg de CHC, los cuales iban ocultos dentro de balones de gas y extintores contra incendios, el destino final de este estupefaciente era Inglaterra.

Imagen 29 Velero Incautado



Fuente CIM

5.3 OTROS DELITOS MARÍTIMOS

Imagen 30 Interdicción Motonave Adonay



Fuente CIM

La autoridad Marítima Nacional, dentro de sus funciones, esta el de proteger el medio ambiente acuático; en tal aspecto, el 28 de setiembre del 2019, la patrullera marítima “Río Cañete” interdictó a 236 millas náuticas del Callao, a la embarcación de pesca “Adonay”, la cual transportaba 12.3 millones de hipocampos (caballitos de mar) disecados, especie que se encuentra en riesgo de extinción.

El cargamento de esta especie, presuntamente iba a ser entregado a un buque mercante, se capturó a 3 peruanos y 1 venezolano. Asimismo, el decomiso estaría valorizada en el mercado internacional en \$ 6 millones de dólares.

El incremento de la amenaza del narcotráfico afecta a la seguridad nacional e internacional, la presencia en Perú, de miembros de las OCT como las del cártel del Sinaloa, Jalisco Nueva Generación y otros grupos europeos, traen consigo corrupción, violencia y otras actividades ilícitas conexas. Por tal motivo, resulta necesario fortalecer la interconexión de monitoreo de la dinámica del narcotráfico entre los países de la región y del hemisferio, a fin de que las autoridades competentes puedan contar con la información necesaria que les permita responder en forma rápida, adecuada y oportuna ante la incidencia de ilícitos o escenarios de crisis.

El crecimiento de las capacidades portuarias, así como el comercio marítimo internacional van a crear escenarios que favorecerán el crecimiento económico del país, sin embargo, esto abrirá nuevos frentes que serán aprovechados por delincuentes nacionales para realizar sus actividades ilícitas y fortalecer sus relaciones con OCT de mayor poder. Dicha asociación incrementaría la capacidad de esta amenaza y su proyección regional, demandando mayor actividad de inteligencia y recursos, así como una amplia coordinación internacional para la prevención y neutralización.

La presencia de “semisumergibles” en aguas peruanas, sería una nueva tendencia a usar por parte de las OCT, esto se debería a los patrullajes aéreos y marítimos que hay entre Islas Galápagos y Centroamérica, por parte de la Guardia Costera de Estados Unidos y de los países desde donde sale o transitaba los estupefacientes.

6. SITUACIÓN NARCOTRÁFICO MARÍTIMO EN ECUADOR

Ecuador ha considerado al crimen organizado y sus delitos conexos, entre ellos al narcotráfico como una amenaza a la seguridad del Estado. Desde distintos sectores costeros de las Provincias de Esmeraldas, Manabí, Santa Elena, Guayas y El Oro, zarpan diversos tipos de embarcaciones transportando principalmente clorhidrato de cocaína (CHC), marihuana (THC) y pasta base de coca (PBC), proveniente de Colombia y Perú, así como materiales de apoyo logístico que permitan sostener la travesía hacia Centroamérica y Norteamérica.

en el mar la navegación, la seguridad y protección marítima, evita la contaminación del ambiente marino costero, fluvial y lacustre, la seguridad e integridad de los bienes que se trasladan en los espacios marítimos jurisdiccionales, previene las actividades ilícitas en dichos espacios, y desarrolla los intereses marítimos. Por esta razón la institución, ha fortalecido las actividades de control en los espacios marítimos jurisdiccionales y ejes fluviales; para afectar al narcotráfico, la pesca ilegal, el contrabando, la delincuencia marítima en general.

6.1 ROL DE LA ARMADA DEL ECUADOR

El control efectivo de espacios acuáticos está bajo responsabilidad de la Armada del Ecuador, que en su rol de Autoridad Marítima Nacional “Garantiza la vida humana

Imagen 31 Dinámica de modalidades de narcotráfico Marítimo en Ecuador.



Fuente Armada del Ecuador

6.2 RUTAS DE NARCOTRÁFICO MARÍTIMO EN ECUADOR

Por ser el narcotráfico una actividad que requiere de medios humanos y materiales para su funcionamiento, las OCT, estarían utilizando al Ecuador no solo como punto de acopio, sino como un elemento para el procesamiento y posterior distribución, para lo cual utilizan rutas en los espacios acuáticos implementando métodos artesanales para concretar las operaciones de las narco-organizaciones.

Entre las principales rutas están:

Ruta 1. Ruta del desierto (Colombia, Ecuador, Perú, México, Estados Unidos): Las embarcaciones estarían zarpando de costas colombianas del pacífico, posteriormente navegarían por la parte sur de las Islas Galápa-

gos, hacia la línea de frontera con Perú para recoger la droga o reabastecerse y posteriormente se dirigirían a hacia Centroamérica. Normalmente lo realizan con tripulaciones colombianas y ecuatorianas. Las embarcaciones que transportan droga se vendrían escondiendo en estas islas.

Ruta 2. Colombia, Ecuador, Perú, Chile. Las embarcaciones mercantes, pesqueros y lanchas tipo GO-FAST, estarían zarpando del Puerto de Buenaventura, en ocasiones con tripulación ecuatoriana (lanchas GO-FAST y pesqueros) y colombiana (pesqueros), para dirigirse hacia las costas de Chile, abriéndose aproximadamente entre 80 y 100 millas de las costas ecuatorianas y peruanas; recibiendo ocasionalmente en costas peruanas reabastecimiento de combustible.

Figura 30 Rutas del Tráfico de Drogas en Ecuador.



Fuente PLANV

Ruta 3. Arterias fluviales: Con respecto al escenario fluvial, se conoce que las OCT para transportar sus narcóticos también emplean los ríos navegables y vías terrestres; si tenemos en cuenta que Bolivia (tercer país productor de CHC) y Paraguay (principal productor de THC en Sudamérica), no cuentan con espacio marítimo, conociéndose que la droga que ellos producen vienen siendo transportados a los países fronterizos haciendo uso de sus ríos navegables. Se presume que se utiliza el río Napo, para transportar THC colombiana, y PBC.

Otros corredores podrían ser:

- Ecuador-Panamá-México.
- Ecuador-Guatemala-México-Estados Unidos.
- Ecuador-Costa Rica-México-Estados Unidos

Figura 23 Ruta del Desierto



Fuente Armada Nacional

6.3 MODALIDADES DE NARCOTRÁFICO MARÍTIMO EN ECUADOR

Las formas de operar de las organizaciones delictivas, para el transporte de droga por vía marítima son cambiantes, empleando principalmente las siguientes modalidades y técnicas:

Contenedores

De las cuatro técnicas conocidas en esta modalidad, las organizaciones criminales (OCT) principalmente estarían empleando en Ecuador las siguientes:

Rip On/Rip Off: Es una de las técnicas más utilizadas, para lo cual, las bandas criminales, se ubicarían con embarcaciones GO-FAST, de pesca artesanal, recreo, cargadas de drogas ilícitas, en cualquier punto de los canales de acceso a los Puertos Posorja, Guayaquil y Puerto Bolívar, para posteriormente ingresarlas a los contenedores con o sin el consentimiento de tripulación.

Reefer: Esta modalidad es empleada principalmente en los puertos Guayaquil y El Oro, para lo cual mezclan los estupefacientes con productos como el café, banano, piñas, camarones entre los más frecuentes.

Lanchas Go-Fast o embarcaciones de fibra

Es la modalidad más empleada en Ecuador y generalmente este tipo de embarcaciones están construidas con materiales resistentes, ligeros y livianos, son propulsadas por dos o tres motores fuera de borda, que les permite alcanzar velocidades sobre 60 nudos.

Pueden transportar cargamentos entre una y cuatro toneladas de CHC, son utilizadas para transportar estupefacientes hacia Centroamérica o Norteamérica, hacia buques ubicados en alta mar o, para reabastecimiento. Están equipadas de teléfonos satélites y celulares, equipos de comunicaciones y navegación.

Pesqueros artesanales

Estas embarcaciones principalmente zarpan desde Manta (Provincia de Manabí) o Posorja (Provincia del Guayas), navegando casi siempre lejos de la costa, simulando realizar faenas de costa, lo cual ha ocasionado que varios de ellos hayan sido interceptados en aguas internacionales por guardacostas estadounidenses. Son empleados para transportar droga o para reabastecer a las lanchas GO-FAST.

Depósitos ilegales

Modalidad en donde llega la droga ilegal procesada de regiones fronterizas con Colombia, la misma sería acopiada en pequeñas cabañas de caña y caletas de tierra, hasta ser embarcada en lanchas GO-FAST.

Línea tendencial de eventos de narcotráfico.

En el análisis situacional del narcotráfico en los espacios acuáticos del Ecuador, se lo efectuó con el levantamiento de información de eventos y operativos ejecutados por la Armada del Ecuador, en el periodo comprendido de los años de 2016 hasta el año de 2019.

El cuadro histórico (línea tendencial) permite determinar que, en el año 2016, la Armada del Ecuador participó en 42 eventos, cantidad que es superior a los ocurridos durante los años 2017 y 2018 con 10 eventos cada uno y 2019 con apenas 7, que ocurrieron

en las provincias de Esmeraldas (03), Manabí (02) y Región Oriental (02).

El cuadro numérico de eventos de narcotráfico del año 2019, demuestra que los mayores meses de incidencia son marzo y noviembre (02 eventos), y un promedio de los mismos es 0,58 eventos.

En cuanto a los resultados durante el año 2019 fueron los siguientes:

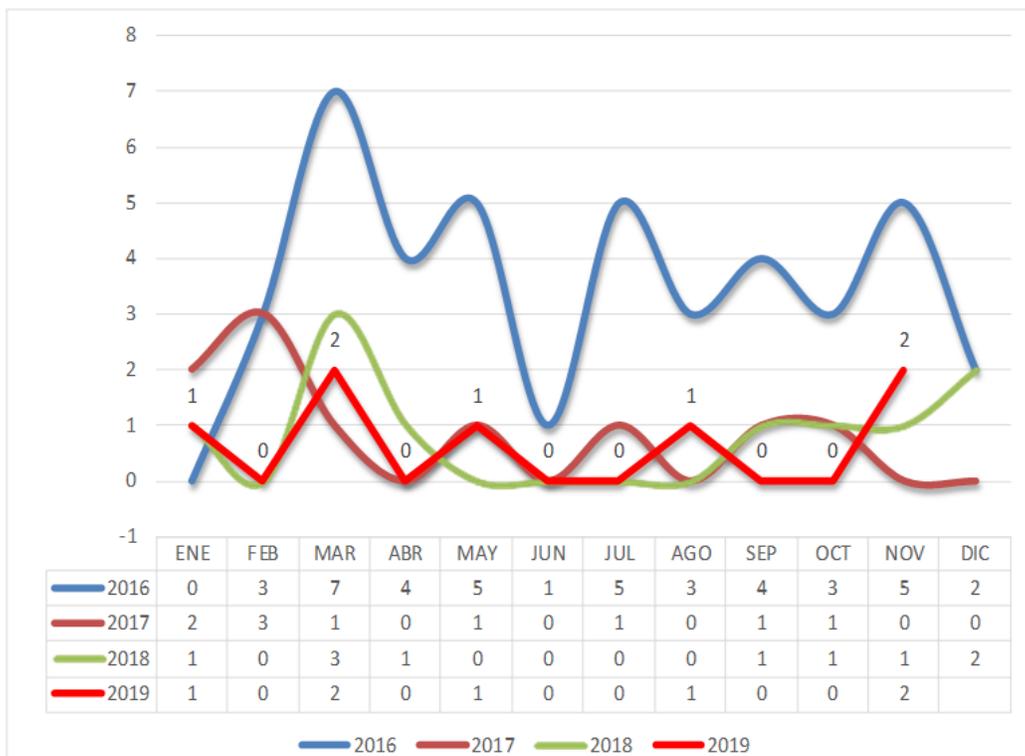
Embarcaciones detenidas por narcotráfico: 04.

Embarcaciones ecuatorianas aprehendidas por Guardacostas extranjeras: 11

Cantidad de detenidos por narcotráfico: 04.

Cantidad de droga incautada: 869 Kg.

Figura 32 Estadística Histórica de Eventos Ecuador



7. SITUACIÓN NARCOTRÁFICO MARÍTIMO EN MÉXICO

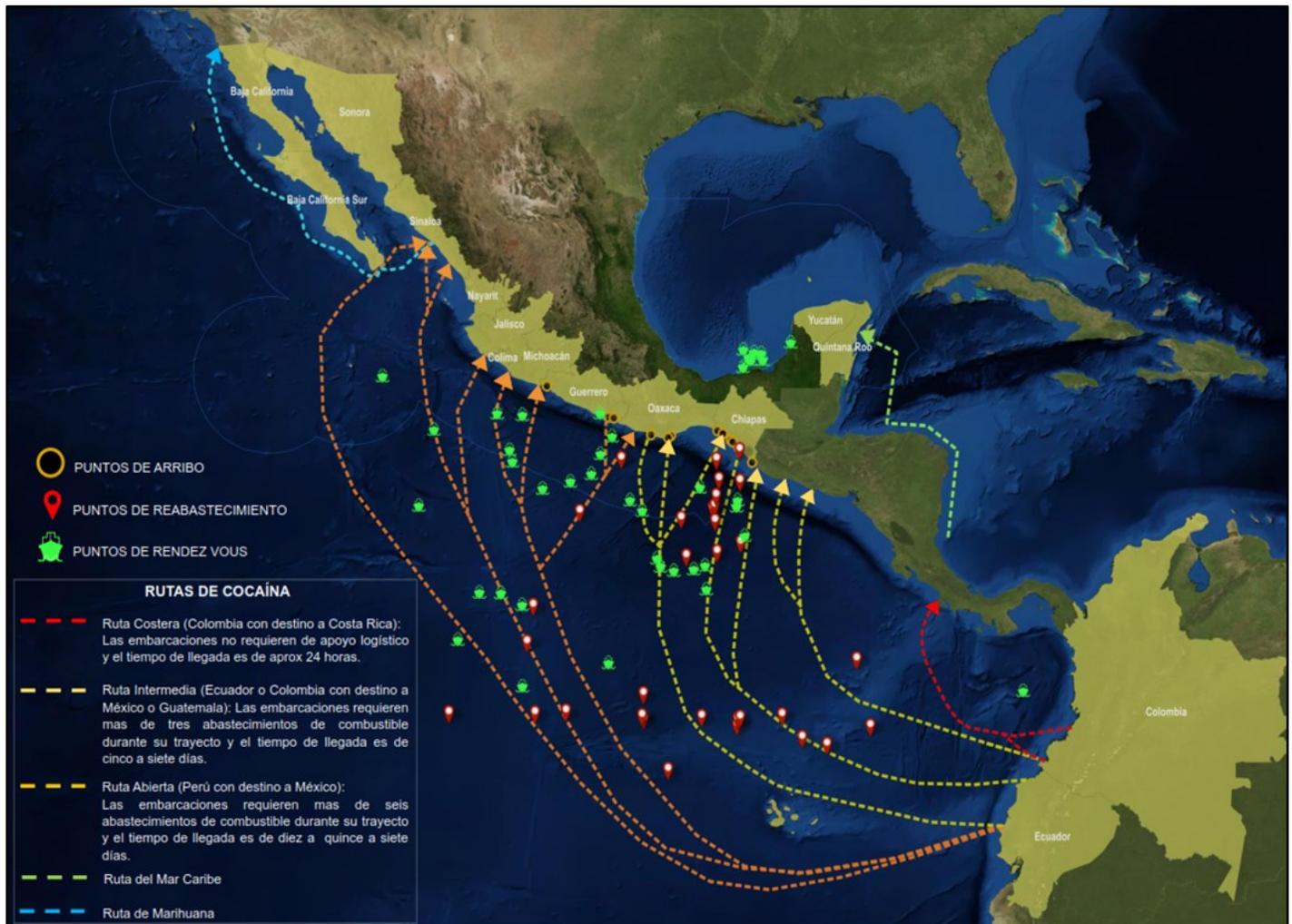
México por su ubicación y geografía estratégica resulta un territorio imprescindible de emplear para la Organizaciones Criminales Transnacionales (OCT) en las etapas del narcotráfico internacional, debido que es esencial transitar por gran parte de su extensión continental para hacer llegar los estupefacientes desde su lugar de producción hasta el sitio de consumo.

Los cargamentos ilegales se trasladan a su destino final por diversos medios de transporte (buques mercan-

tes, contenedores, veleros y yates) y distintas técnicas o modalidades, zarpando de los puertos principales de Colombia, Ecuador y Perú, que sirven como plataforma de lanzamiento de grandes cantidades de Clorhidrato de Cocaína (CHC) principalmente. Por otro lado, los puntos de “partida” de lanchas rápidas, semisumergibles y sumergibles se ubican en zonas costeras selváticas de difícil acceso.

7.1 RUTAS DE NARCOTRÁFICO MARÍTIMO EN MÉXICO

Mapa 7 Rutas Marítimas en el Océano Pacífico



Fuente SEMAR

En el Mapa 7, se observan las siete distintas rutas empleadas por las Organizaciones Criminales Internacionales (OCT) para el trasiego a Estados Unidos (EEUU.) de distintos estupefacientes provenientes de Colombia, mismos que en su trayecto tocan territorio de diversos países centroamericanos y territorio mexicano.

Ruta 1. Zarpan de Buenaventura, Col., con arribo en inmediaciones de Costa Rica y El Salvador (24 a 48 horas de viaje con 01 reabastecimiento).

Ruta 2. Zarpan de Tumaco, Col., con arribo en inmediaciones de El Salvador y Guatemala (05 a 07 días de viaje con más de 03 reabastecimientos).

Ruta 3. Zarpan de Esmeraldas, Ecuador con arribo a costas de Guatemala y Chiapas, México (07 días de viaje con 05 reabastecimientos).

Ruta 4. Zarpan de San Lorenzo Ecuador con arribo a costas de Oaxaca y Guerrero, México (08 días de viaje y 06 reabastecimientos).

Ruta 5. Zarpan de Puerto Rico, Ecuador, con arribo a costas de Michoacán y Guerrero, México (09 días con 08 reabastecimientos).

Ruta 6. Zarpan de Puerto Rico, Ecuador con arribo en Jalisco y Sinaloa, México (11 días de viaje más de 08 reabastecimientos).

Ruta 7. Zarpan de Ayampe, Ecuador, con arribo a Sinaloa, México (13 a 15 días de viaje y más de 08 reabastecimientos).

Incidencia de eventos marítimos en México en el año 2019.

En el 2019, la incidencia de eventos registrados en los litorales del Pacífico, Golfo de México y mar Caribe, fueron contabilizados 457 Eventos, de los cuales la amena-

za con mayor incidencia fue la de narcotráfico vía marítima y aérea, seguida de mercado ilícito de combustible.

Las acciones operativas realizadas por la Secretaria de Marina Armada de México (SEMAR) durante el 2019, resultaron en la incautación principalmente de diversos tipos de estupefacientes, personas, embarcaciones y combustible.

Durante el 2019 se registraron un total de 457 eventos en el territorio marítimo del país, 280 eventos de narcotráfico vía marítima, 87 eventos de narcotráfico vía aérea, 43 eventos relacionados con el transporte ilícito de combustibles, 21 eventos de narcotráfico en cargas contenerizadas, 17 eventos de trafico de personas, 06 eventos de tráfico de armas y un evento de pesca ilícita, como se observa en la figura 33.

Figura 33 Tipo de Eventos Marítimos en 2019



Fuente SEMAR

7.2 MODALIDADES DE NARCOTRÁFICO MARÍTIMO EN MÉXICO

A continuación se describen los distintos tipos de eventos marítimos registrados.

Pesca Ilícita: Seguimiento a las actividades de sobrepesca que han mostrado sus graves efectos sobre el pez totoaba (*macdonaldi*), las madreperlas, pepino de mar y la mayoría de las especies de almejas, los caracoles comerciales del Golfo de California, Golfo de México y Mar Caribe mexicano.

Contenedores: El tráfico ilegal vía contenedores se presenta en los diferentes recintos portuarios, principalmente se identifican tráfico de estupefacientes y precursores químicos para producir Nuevas Sustancias Psicoactivas (NSP), generalmente con destino a los puertos de Manzanillo y Lázaro Cárdenas Michoacán.

Narcotráfico vía aérea: El Narcotráfico Vía Aérea (NVA), como alternativa para el envío de cargamentos de cocaína proveniente de Sudamérica, se ha presentado como una problemática exclusiva en el Litoral del mar Caribe, incrementando su incidencia en comparativa con el año 2018, ganando mayor terreno en el Sureste de México.

Mercado ilícito de combustible: Es la actividad delictiva perpetrada en territorio nacional y en las zonas marinas mexicanas. Sus efectos defraudan a la empresa del gobierno de México Petróleos Mexicanos (PEMEX), la economía nacional, la sociedad mexicana, el medio ambiente y la seguridad del Estado Mexicano.

Tráfico de personas: La mayoría de personas generalmente indocumentados que pretenden ingresar de manera ilegal a Estados Unidos (EE.UU.), utilizan rutas marítimas, en donde en la mayoría de ocasiones son abandonados abordo de las embarcaciones de transporte sin alimento ni equipo de supervivencia.

Tráfico de armas: Otro fenómeno detectado en el en-

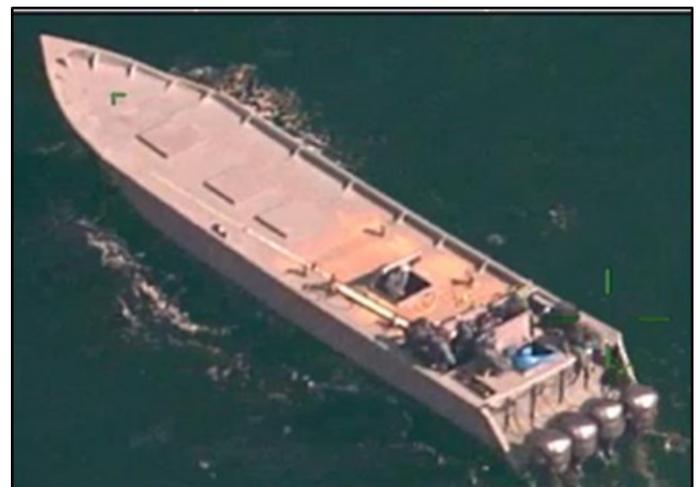
torno marítimo es la actividad perpetrada por las OCT, quienes tienen la intención de introducir clandestinamente armas de fuego y municiones a territorio mexicano por vía marítima y fluvial.

Narcotráfico vía marítima: Principalmente proviene de Colombia, Perú o Ecuador con destino a Centroamérica y al sur de las costas mexicanas para el ingreso a territorio nacional y su posterior distribución. Para el transporte de las sustancias ilícitas se utilizan embarcaciones rápidas tipo go-fast, semisumergibles, sumergibles, embarcaciones de recreo y embarcaciones pesqueras.

En el enfoque específico de los eventos marítimos de tráfico de estupefacientes durante 2019 se registraron diversos eventos empleando una gran variedad de embarcaciones de diferentes tipos, identificando los principales:

Lanchas Go Fast: Embarcaciones menores que recorren grandes distancias, utilizan su velocidad para evadir la autoridad en la mar, estas participan en la gran mayoría de los eventos marítimos, identificándose diferentes roles como lo son la: contrabandista, recepcionista, logística y de vigilancia.

Imagen 32 Evento "Tanka" 2019



Fuente SEMAR

Pueden cargar hasta 02 toneladas de estupefacientes. Estas reciben varios reabastecimiento de combustible y víveres en su ruta hasta llegar a un área en donde entregan la carga a varias embarcaciones.

Sumergibles y semisumergibles: Detectados con menor frecuencia por inteligencia técnica y de radar, utilizan rutas muy abiertas, zarpando desde costas de Colombia hasta llegar a inmediaciones de la ZEE en México, para entregar cargamento a embarcaciones receptoristas. Con características de navegación bajo el agua, sigilo y gran capacidad de carga proporcionan menor probabilidad de interdicción. Tienen capacidad para transportar hasta 07 toneladas, son de difícil detección y con gran autonomía de navegación.

Imagen 33 Evento "Zulema" 2017



Fuente SEMAR

Yates y veleros: Utilizan cobertura de actividades de recreo, navegando por mar territorial, se han detectado en el mar Caribe y Baja California Sur. Por ser una embarcación menor la mayoría de las veces no cuenta con Sistema de Identificación Automática (AIS) por lo que su detección por medio de sistemas regulados no es posible. Pueden transportar hasta 02 toneladas de droga.

Embarcaciones de pesca: Generalmente del tipo atunero y camaroneros, participan en el traslado de

cocaína y marihuana, también brindan apoyo logístico a embarcaciones contrabandistas. Por ser una embarcación menor, la mayoría de las veces no cuenta con AIS por lo que su detección por medio de sistemas automáticos no es posible.

Imagen 34 Evento embarcación de recreo "MC-1" 2017



Fuente SEMAR

Rutas interiores en el territorio mexicano, empleadas por las OCT.

Al arribo de los cargamentos ilícitos a territorio mexicano, inicia un nuevo ciclo para su distribución y movilidad, esto se lleva a cabo a través de avionetas tipo cessna o diversos medios de transporte terrestres, lo anterior para continuar su recorrido hasta el norte del país y a su vez hacia EEUU.

Como se observa en la figura 36, los principales puntos de arribo de estupefacientes por vía marítima son las costas del Océano Pacífico, en los estados de Sinaloa, Colima, Michoacán, Guerrero, Oaxaca, y Chiapas. El control de los territorios en citada región así como las rutas se encuentra supeditado a las OCT.

Ciertamente, el litoral del pacífico mexicano es una región propicia donde las OCT pueden efectuar la recepción y envío de cargamento ilícito, por lo que la presencia de este tipo de modalidades se vuelven cada vez más frecuentes.

4.3 ANÁLISIS COMPORTAMIENTO NARCOTRÁFICO

Figura 34 Comportamiento Estructuras Delictivas

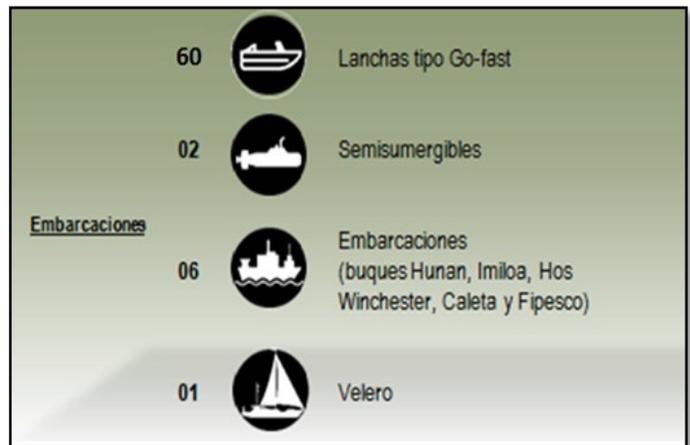


Fuente SEMAR

Como resultado de las acciones operativas implementadas por la SEMAR, en el 2019 se aseguraron 69 Embarcaciones Menores. Destacando el tipo de propulsión que en su mayoría fue de alta potencia.

En la Figura 35, se observan las cantidades por tipo de embarcación aseguradas del 2019 en distintas operaciones en el contexto marítimo, 60 embarcaciones tipo go-fast, 06 buques, 02 semisumergibles y un velero. Se continúa la tendencia registrada en 2018 donde la mayoría de embarcaciones aseguradas fueron del tipo go-fast, la versatilidad operativa con que cuentan este tipo de embarcaciones continua siendo de mucho interés para las OCT.

Figura 35 Aseguramiento de Embarcaciones 2019



Fuente SEMAR

Figura 36 Aseguramientos de Material Ilícito y Detención de Personas 2019



Fuente SEMAR

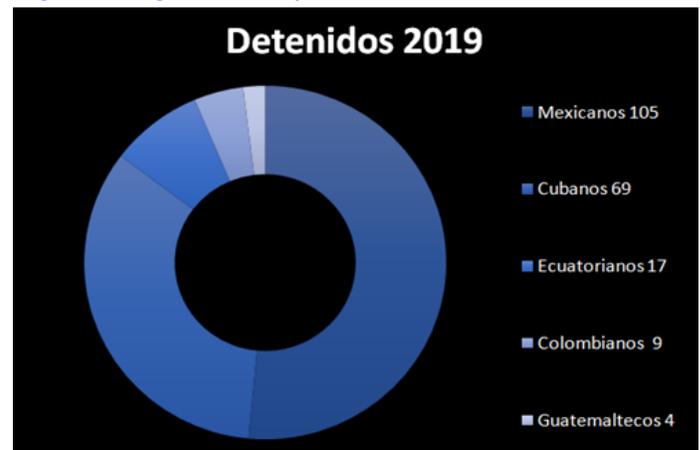
Las figuras 36 y 37 presentan las cantidades de material ilícito asegurado y personas detenidas en 2019. En las distintas rutas de narcotráfico identificadas en mar territorial y Zona Económica Exclusiva (ZEE) de México se detuvieron 204 personas de distintas nacionalidades (105 mexicanos, 69 cubanos, 17 ecuatorianos, 9 colombianos y 4 guatemaltecos).

En cuanto a material, se aseguraron 6.436,61 kg de CHC, 23.660,91 kg de Tetrahidrocannabinol (THC), asimismo de NSP se lograron sacar de circulación 2.752,52 kg de metanfetamina (cristal), 12,90 kg de fentanilo y 275 kg de 4-ANPP (N-phenethyl-4-piperidinone). En 2019 se aseguraron 56.313,50 L de distintos combustibles , 67 embarcaciones y 02 sumergibles.

La SEMAR distribuye sus unidades operativas a lo largo de las zonas marinas mexicanas, optimizando sus capacidades, para buscar el control, la protección y seguridad efectiva de los mares, costas y puertos nacionales. Las Regiones Navales en funciones de Guardia Costera,

desarrollan operaciones de manera permanente en la Zona Costera y en el Mar Territorial, a fin de mantener mayor presencia, control y vigilancia de las actividades marítimas y portuarias de México. En la ZEE se realizan operaciones con aeronaves de patrulla marítima de gran autonomía, buques, helicópteros y patrullas embarcadas.

Figura 37 Aseguramiento de personas 2019



Fuente SEMAR

8. SITUACIÓN NARCOTRÁFICO MARÍTIMO EN HONDURAS

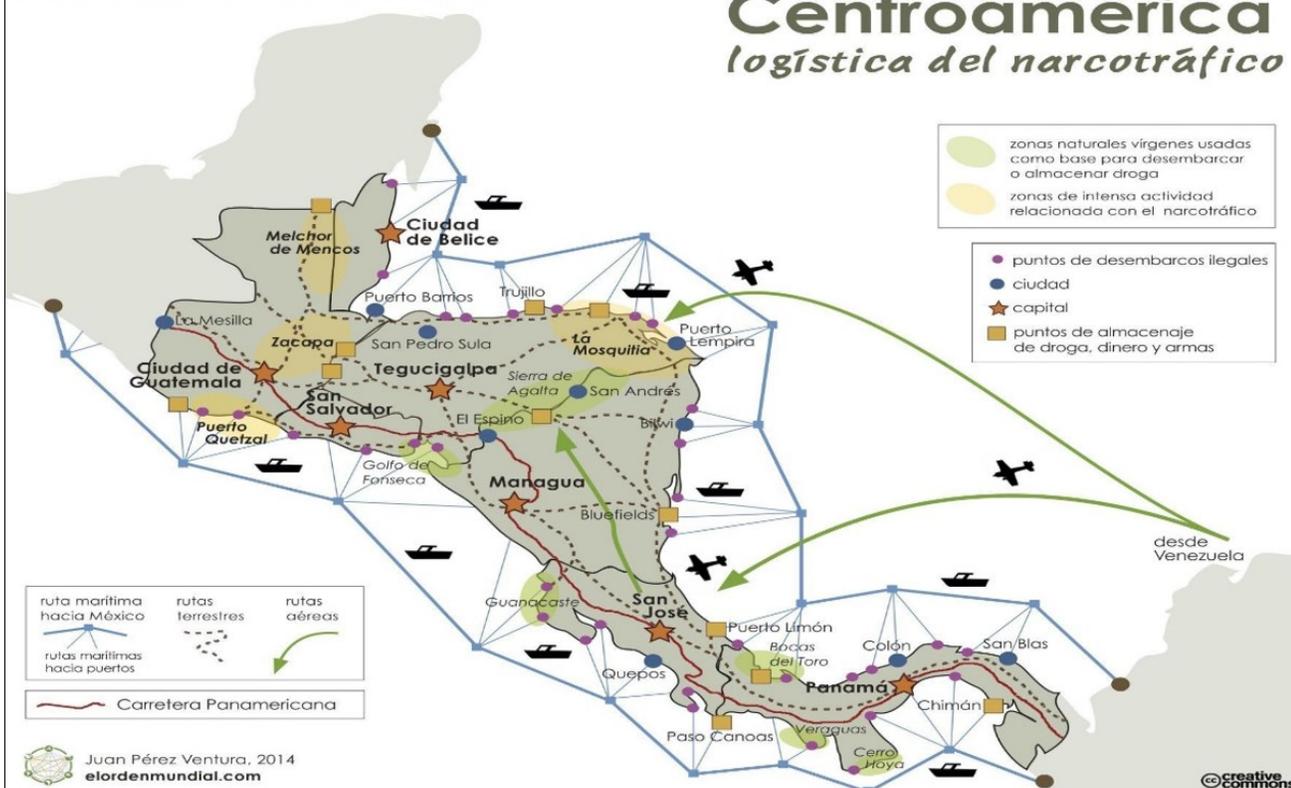
Uno de los objetivos de las OCT que llevan cargamentos de CHC hacia Estados Unidos, es ubicar los alijos de estupefaciente lo más al norte posible de las zonas de producción, basándose en el riesgo y factibilidad que los territorios le permitan, a través de los diferentes medios existentes (marítimo, aéreo, terrestre y fluvial).

La dinámica regional de narcotráfico en Centroamérica, se inclina por el medio marítimo para la consecución de este objetivo, siendo este de mayor dificultad para el control de las autoridades debido al ambiente operacional que enmarca su contexto, utilizando modalidades como embarcaciones tipo "Go Fast", embarcaciones de pesca, contenedores entre otras. En este orden de ideas, cada país centroamericano enfrenta un escenario particular, ya que, dependiendo de la intención de las OCT, su territorio es utilizado en varias etapas del proceso de trasiego de ilícitos.

Honduras, país bioceánico que se ubica en medio del istmo centroamericano. Comparte fronteras terrestres con Guatemala, El Salvador y Nicaragua; y fronteras marítimas en el Mar Caribe con Colombia, México, Gran Caimán, Cuba y Jamaica entre otros. Resaltando el contexto geográfico, es por demás entendible la importancia que representa el país en la dinámica ilícita de la región, convirtiéndose en un puente idóneo para el trasiego de estupefacientes, principalmente clorhidrato de cocaína (CHC), hacia el mercado norteamericano, ya sea por vía marítima, aérea o terrestre. Aunado al contexto geográfico, han existido coyunturas políticas, sociales y económicas que permitieron a Organizaciones criminales transnacionales (OCT), crear un sistema de ilegalidad sobre los principales corredores de movilidad en el país, causando un ambiente de inestabilidad, inseguridad e impunidad.

Figura 37 Centroamérica, Logística del Narcotráfico.

Serie Centroamérica, el camino de la droga mapa 2



Fuente: El Orden Mundial (<https://elordenmundial.com/el-camino-de-la-droga/>)

Figura 38 Apreciación de la Dinámica del Narcotráfico en Honduras



Fuente: El Orden Mundial (<https://elordenmundial.com/el-camino-de-la-droga/>)

En este escenario, la lucha frontal contra estos factores y agentes generadores de violencia, se ha endurecido en los últimos años por parte de las autoridades, ocasionando que las dinámicas y tendencias de las OCT muten, lo cual ha frenado en cierta medida el incremento de las actividades de trasiego ilícitas del narcotráfico en territorio hondureño. Sin embargo, el “privilegiado” contexto del país, lo convierte permanentemente en una opción para las acciones de estas estructuras, aun y cuando el factor de éxito sea menor que al utilizar otros territorios.

Para el entendimiento de la dinámica del narcotráfico en Honduras, es necesario mencionar dos escenarios, el marítimo y el aéreo. En ambos, se establece una tendencia que vincula actores ilegales externos y su modus operandi, es decir, de donde y como llegan las cargas ilícitas a territorio hondureño, y posteriormente como esas cargas son movilizadas a través del mismo, con la participación de actores ilegales internos.

Para cada escenario, se puede establecer una dinámica específica, donde factores geográficos y sociales, permiten que las OCT tengan mayor probabilidad de éxito en el desarrollo de actividades ilícitas.

8.1 ESCENARIO MARÍTIMO

La dinámica del narcotráfico marítimo en Honduras se caracteriza por la presencia de embarcaciones provenientes de Colombia y Venezuela (como punto de origen), Panamá, Costa Rica y Nicaragua (como puntos de trasiego y/o abastecimiento). También se sabe que, en ocasiones, estas motonaves pudieron haber recalado en países caribeños como República Dominicana y Jamaica entre otros. Dichas embarcaciones (en su mayoría “go fast” y de pesca) utilizan como corredor de movilidad el territorio insular hondureño como cayos, islotes e islas ubicados al este del departamento de Gracias a Dios en la zona costera de La Mosquitia en el caribe.

Esta área, se caracteriza por la abundancia de bancos de arena y sectores con aguas poco profundas, con presencia de pastos marinos y arrecifes de coral, lo que atrae a la fauna marina y en consecuencia actividad pesquera en la zona, convirtiéndola en una inmejorable fachada para las acciones ilegales de trasiego de estupefacientes con una naturaleza mixta, combinando dos modalidades en una misma dinámica.

En este orden de ideas, la ruta marítima estimada de embarcaciones que provienen de San Andrés y Providencia (Colombia), antes de llegar a aguas territoriales hondureñas, recalán en Cayos Misquitos (Nicaragua) como primer punto de abastecimiento (opcional no obligatorio), posteriormente de acuerdo a las condiciones meteorológicas y/o presencia de autoridades navales hondureñas, estas embarcaciones determinan su ruta.

Tabla 4 Estimación de Capacidades en Lanchas “Go Fast” provenientes de San Andrés y Providencia.

Cantidad Motores	Descripción	Motor	Gasto Gal/MN	Autonomía por 2 Barriles (50 GalxBarril)	Autonomía por 3 Barriles (50 GalxBarril)	Autonomía por 4 Barriles (50 GalxBarril)	Autonomía por 5 Barriles (50 GalxBarril)	Autonomía por 6 Barriles (50 GalxBarril)	Autonomía por 7 Barriles (50 GalxBarril)	Autonomía por 8 Barriles (50 GalxBarril)	Observación
1	Lanchas Pequeñas entre 25 y 30 pies	200 HP	0,8	125 MN	187,5 MN	250 MN	312,5 MN	375 MN	437,5 MN	500 MN	Cargadas
2	Lanchas Pequeñas entre 30 y 40 pies	200 HP	1,4	71,42 MN	107,14 MN	142,85 MN	178,57 MN	214,28 MN	250 MN	285,71 MN	Cargadas
2	Lanchas Pequeñas entre 25 y 30 pies	75 HP	1,3	76,92 MN	115,38 MN	152,84 MN	192,30 MN	230,76 MN	270 MN	307,7 MN	Cargadas

Fuente Fuerza Naval de Honduras.

En la tabla 4, se aprecian las estimaciones del gasto de combustible por milla náutica recorrida en embarcaciones “Go Fast” de acuerdo con las características de la motonave, es decir, tamaño, cantidad de motores y su potencia; en relación con las distancias que estas, deben de recorrer desde puntos en aguas colombianas para llegar a los diferentes cayos, islas e islotes en aguas hondureñas.

Esta información permite a las autoridades establecer los patrones que las OCT utilizan para determinar las rutas a seguir una vez alcancen aguas hondureñas, y de la misma forma, comprender la dinámica mixta de las modalidades que se presentan en el territorio, en este caso la combinación de embarcaciones “go fast” y embarcaciones de pesca.

Una vez estas embarcaciones logran ingresar a aguas territoriales hondureñas, el siguiente paso es que las cargas ilícitas lleguen a tierra firme, para esto, las OCT han creado corredores de movilidad sobre el litoral caribe. En este sentido los sectores más afectados por la presencia de actividades de narcotráfico sobre el litoral son las barras de Tabacunta, Patuca, Uhí, Kruta, Raya, Cocobila, Brus Laguna, Palacios y Plaplaya, (Mosquitia hondureña, departamento de Gracias a Dios).

En esta región, la presencia de organizaciones que se dedican al narcotráfico encuentran aceptación en la población local, y es que debido a la dificultad que tienen las autoridades para ejercer control sobre municipios aledaños a las zonas de desembarque y trasiego por su lejanía los vacíos de poder son ocupados por

estructuras que compensan en cierta medida las necesidades sociales de la zona, brindándoles cierta legitimidad, causando un efecto de intolerancia hacia las pocas autoridades que están en el sector. Estos aspectos,

limitan el ejercicio de las actividades de la Fuerza Pública, creando un ambiente desafecto que proporciona a las OCT facilidades en el uso del territorio.

Figura 39 Dinámica Combinada de las Modalidades en el Caribe Hondureño.



Fuente Fuerza Naval de Honduras.

8.2 ESCENARIO AÉREO

La dinámica del narcotráfico por vía aérea en Honduras, está ligada a las cargas ilícitas que son transportadas desde Venezuela con destino a las fronteras Honduras-Guatemala y Guatemala-México. Como se ha establecido, el objetivo de las OCT es llevar esas cargas lo más al norte posible, y por este medio, es donde existe mayor probabilidad de conseguirlo. Si bien, Honduras forma parte del contexto en el tráfico de CHC por vía aérea, su territorio es utilizado mayormente como destino alternativo o secundario; esto debido a que la tendencia es que esas aeronaves lleven las cargas a Guatemala, pe-

ro si en algún momento es identificada, como contingencia, utiliza pistas clandestinas en territorio hondureño. Estas pistas, se encuentran en espacios de difícil acceso por vía terrestre, se caracterizan por estar ubicadas en territorios donde el contexto social y geográfico juega un papel determinante (así como en el escenario marítimo). Departamentos como Cortes (fronterizo con Guatemala), Atlántida, Colón, Olancho y Gracias a Dios son los más utilizados por las OCT para la elaboración de estas pistas.

Imagen 35 Pistas Clandestinas en Honduras.



Fuente Fuerza Naval de Honduras.

8.3 SEGUIMIENTO ESTADÍSTICO DEL FENÓMENO

A partir de la configuración de las modalidades del narcotráfico marítimo por el CMCON, a través de la estadística se establecen las tendencias para los años 2018 y 2019, en el territorio hondureño. Estos registros, dan base al análisis realizado del fenómeno, estableciendo rutas y modus operandi de las OCT en la región. También, el registro de trazas marítimas y aéreas por parte del sistema de monitoreo de la Fuerza Naval de Honduras en el año 2019, sustenta los escenarios planteados anteriormente.

Cabe resaltar una situación particular presentada en el ámbito marítimo, y es que al parecer las incautaciones de CHC tienden a incrementarse de forma exponencial anualmente, así como el registro de eventos. Esto podría deberse a la efectividad de las autoridades en el control del espacio marítimo, ya que, en Honduras a partir del año 2017, se ha impulsado el crecimiento de la flota naval de superficie y de embarcaciones especializadas para la interdicción marítima, lo que genera mayores oportunidades de éxito en las operaciones contra

el narcotráfico .

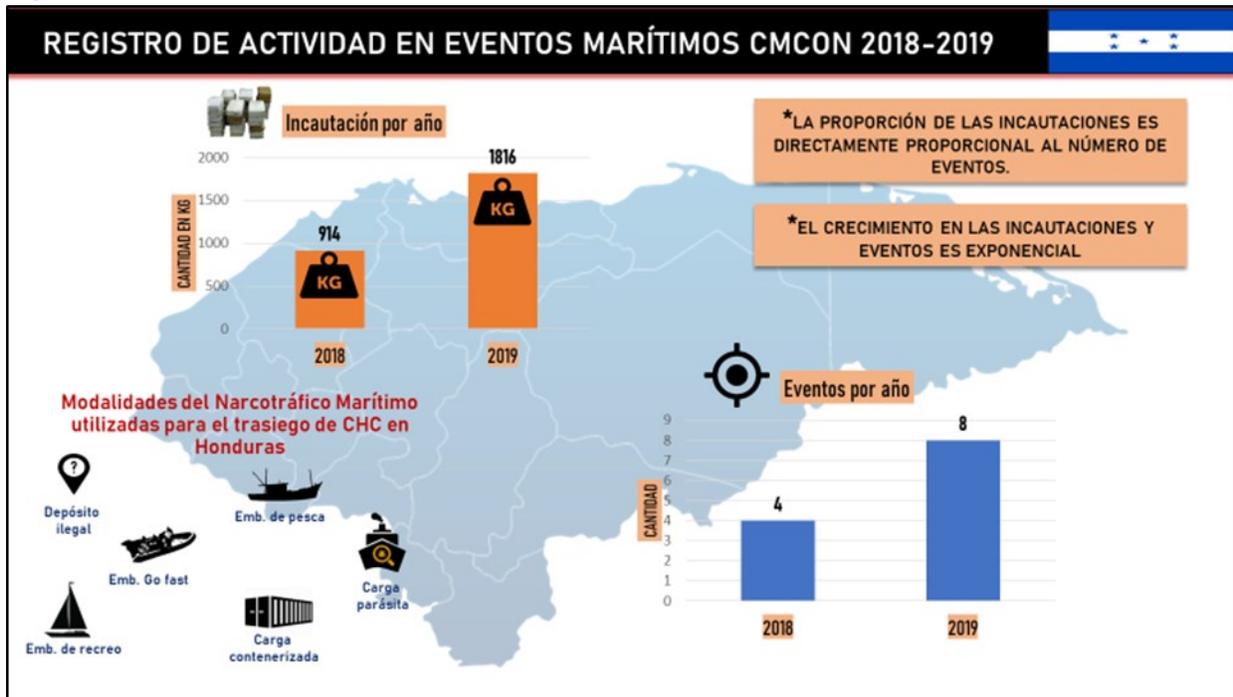
En la imagen 7, se puede visualizar el monitoreo mensual realizado a posibles movimientos de narcotráfico durante el año 2019, tanto en el ámbito marítimo como aéreo; también se observan las alertas por código SAR (search and rescue) por sus siglas en inglés. Aunque estas alertas sean identificadas en el sistema, no siempre corresponden a eventos de narcotráfico consumados, en ocasiones, solo hacen referencia a movimientos sospechosos sobre sectores críticos de interés, como la zona insular al este del departamento de Gracias a Dios, línea costera de la Mosquitia e Islas de la Bahía.

Se aprecia que en el primer semestre del año la actividad estuvo más constante que en el segundo para las trazas marítimas, al contrario de las trazas aéreas donde la tendencia es lo opuesto. Abril es el mes con mayor número de trazas marítimas y septiembre lo es para las aéreas. También la tabla permite observar que septiembre fue el mes con mayor detección de trazas del año, tanto marítimas como aéreas.

Por otro lado, se lleva la incidencia de las alertas SAR, debido a que se ha identificado un patrón sospechoso en las peticiones de auxilio de embarcaciones pequeñas en el mar territorial durante seguimiento de alertas confirmadas de narcotráfico. Lo que podría suponer, que las

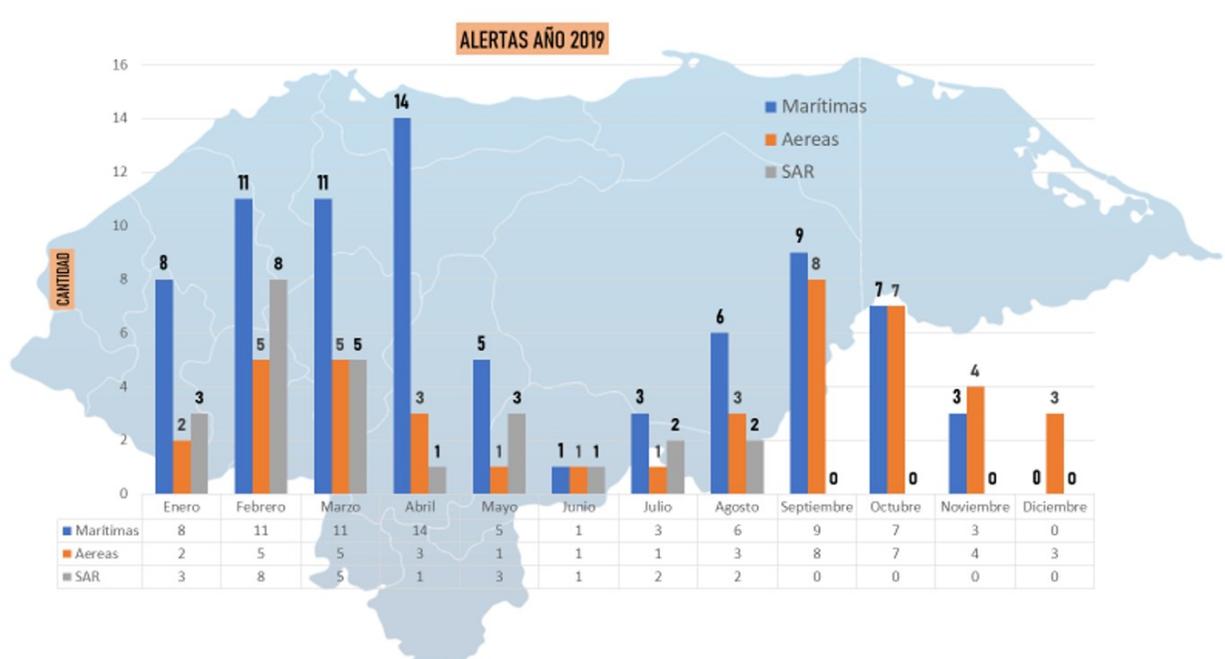
OCT utilizan esta finta de engaño para desviar la atención de las autoridades, y que empleen los medios disponibles para las reacciones en operaciones de búsqueda y rescate.

Figura 39 Eventos de Narcotráfico Marítimo



Fuente CMCON

Figura 40 Alertas del sistema de monitoreo FNH



Fuente Fuerza Naval de Honduras

9. SITUACIÓN NARCOTRÁFICO MARÍTIMO EN GUATEMALA

Guatemala, es un país del Istmo de Centroamérica con características multiculturales que lo hacen singular, esto producto de la cultura autóctona prevaeciente y la influencia de la cultura europea, de la época colonial. Limita al Oeste y al norte con los Estados Unidos Mexicanos, al Este con Belice y el Mar Caribe, las Repúblicas de Honduras y El Salvador, y al sur con el Océano Pacífico.

De igual manera, posee una extensión de 108,900 kilómetros cuadrados de superficie terrestre, más un aproximado de 11,030 kilómetros cuadrados de territorio y sus correspondientes áreas insulares y aguas jurisdiccionales que se encuentran en un Diferendo Territorial, Insular y Marítimo, pendiente de resolver y que actualmente son administrados por el Gobierno de la República de Belice.

De igual manera, se adiciona a la extensión territorial, un aproximado de 93,300 kilómetros cuadrados de aguas jurisdiccionales en el Océano Pacífico y 15,840 kilómetros cuadrados de las aguas jurisdiccionales en el Mar Caribe, lo que da como resultado un aproximado total de 218,040 kilómetros cuadrados de extensión territorial.

Guatemala es un país bioceánico, por poseer acceso al Mar Caribe y el Océano Pacífico, es por esto que es importante destacar la existencia de sus puertos marítimos y describir de manera general la configuración y las actividades que se generan en el área costera de ambos litorales.

En el litoral del Mar Caribe, el departamento de Izabal, es el que posee directamente la salida al mar, en él se ubica la bahía de Amatique, la cual ofrece una condición

favorable para el desarrollo marítimo por naturaleza, misma que fue utilizada de manera importante desde la época de la colonia para los viajes por la vía marítima hacia el viejo continente y a diversos lugares.

En la actualidad se sitúan dos puertos importantes para la recepción de buques de Altobordo, el Puerto de Santo Tomas de Castilla y Puerto Barrios, ambos puertos con características particulares; el primero, es administrado por la Empresa Portuaria Nacional Santo Tomas de Castilla y tiene a su cargo la recepción de todo tipo de carga, mientras que el segundo es administrado por la Terminal Ferroviaria Puerto Barrios, donde también se recibe todo tipo de carga, pero se caracteriza porque es allí donde se despacha en su mayoría carga refrigerada, correspondiente a la exportación de banano.

De igual manera, en el litoral caribeño de Guatemala, existen una diversidad de muelles para el atraque y zarpe de embarcaciones menores, de actividades de pesca artesanal y de cabotaje, características del área, siendo así que en la bahía desembocan varios afluentes de importancia, destacando Rio Dulce y Rio Sarstún, ambos afluentes son navegables por embarcaciones de poco calado y las riberas de ambos están habitadas por una variedad de personas, algunas nativas del lugar y otras que no lo son, pero que poseen recursos para poseer y edificar construcciones en el lugar para recrearse, cabe mencionar que el transporte principal es por la vía acuática en un 90%.

Mientras que el litoral Pacífico, se constituye en el más extenso, con aproximadamente 136 millas náuticas de longitud, donde hay colindancia con seis departamentos costeros, empezando del Oeste al Este, los Departamentos de San Marcos, Retalhuleu, Suchitepéquez, Escuintla, Santa Rosa y Jutiapa.

El primero, por orden de descripción, es el Puerto de Champerico, este antiguamente fue un muelle privado, luego quedó bajo la administración estatal y funcionó para la recepción de Barcos de Pesca Industrial (camaroneros) y Lanchas de Pesca Artesanal (tiburonerías), pero hoy en día el puerto funciona en un 20% ya que la flota de barcos pesqueros desapareció y los únicos que realizan actividades de pesca son las lanchas artesanales, las principales actividades que en su mayoría realizan los nativos del lugar para su subsistencia, es la pesca y el turismo.

El segundo, es el Puerto de San José, mismo que funcionó desde tiempos de la época colonial para la recepción de buques de Altobordo y que al momento de la fundación de la República, poseía la infraestructura ferroviaria para transportar la carga que se recepcionaba hacia la ciudad capital y de allí inclusive hasta el otro litoral, hacia Puerto Barrios, este hoy en día, "Puerto de

San José".

El tercero, es Puerto Quetzal, es administrado por la Empresa Portuaria Quetzal, es una empresa estatal autónoma, en él se ubican diferentes terminales portuarias que conforman una sociedad portuaria, las cuales facilitan la recepción y despacho de diferentes tipos de carga en buques de Altobordo, hoy en día es considerado el puerto de mayor importancia en el Pacífico.

De igual manera, en el litoral del pacífico guatemalteco, desembocan varios afluentes, estos provienen de la cuenca hidrográfica que baja de la sierra madre, existen 22 desembocaduras, de las cuales algunas son navegables en recorridos muy cortos y cercanos al litoral, la configuración de la costa mantiene una actividad muy fuerte la cual requiere que las poblaciones ribereñas que en su mayoría subsisten de la pesca artesanal, posean habilidades y destrezas adecuadas para maniobrar sus embarcaciones y realizar sus actividades.

Figura 41 Referencia de Guatemala



Fuente Armada de Guatemala

En la figura 41, se denota la importancia geográfica del Estado guatemalteco para el Comercio Internacional, pero al mismo tiempo, esta ventaja es también visuali-

zada por las Organizaciones Criminales Transnacionales (OCT) para realizar el tráfico ilícito de estupefacientes.

9.1 ESCENARIO MARÍTIMO

La historia del narcotráfico en Guatemala, se remonta varias décadas atrás, la razón más importante es que de alguna manera las organizaciones no pueden dejar de prescindir de la posición geográfica que posee el Estado guatemalteco y de una o de otra manera es necesario realizar actividades que les favorezcan al tráfico de estupefacientes y sustancias psicotrópicas.

Figura 42 Evolución de Narcotráfico en Guatemala



Fuente Armada de Guatemala

En la Figura 42, se muestra en una línea de tiempo de seis décadas, la evolución que ha presentado el narcotráfico en Guatemala.

Es así como estas actividades van, desde la cooperación o participación para apoyar en los reabastecimientos logísticos de embarcaciones que realizan travesías largas en el mar, hasta la recepción o recuperación de cargamentos balizados en alta mar y su traslado en posiciones para entrega a otro grupo organizado para continuar con el tráfico del alijo.

Las organizaciones dedicadas al narcotráfico, como se menciona anteriormente, visualizan a Guatemala como un país importante para el tránsito de los cargamentos de estupefacientes, es así como en el año 2019 se han registrado actividades de la siguiente manera:

Durante el año 2019 se registraron 9 eventos de incautaciones por la vía marítima, y dadas las condiciones en que se presentaron, se determinaron las modalidades

bajo la condición de movilidad, uno en la modalidad de Buque de Altobordo, dos en Lancha Go Fast, cuatro por Contenedores y uno como Semisumergible tipo LBP, mientras que en una condición estacionaria se presentó un evento bajo la modalidad de Carga a la Deriva.

En cuanto a las incautaciones de estupefaciente, la suma total registrada fue de 10.584 kilogramos de Clorhidrato de Cocaína (CHC) incautados, siendo que por modalidades se incautaron 40 Kg de CHC en Buque de Altobordo, 2.699 Kg de CHC en Lancha Go Fast, 6.590 Kg de CHC en Contenedores, 411 Kg de CHC en Semisumergible tipo LBP y 844 Kg de CHC en Carga a la Deriva.

De acuerdo con los registros de eventos de incautación de estupefacientes por la vía marítima, se puede apreciar, tomando como referencia los dos ambientes marítimos, el del Caribe y en el Pacífico, siendo entonces que en el Caribe se registraron los cuatro eventos bajo la modalidad de Contenedores, lo que arrojó un total de incautación de 6.590 Kg de CHC incautados.

Siguiendo con la misma apreciación, observamos que cinco eventos se dieron en el Pacífico, todos bajo el resto de modalidades descritas en los párrafos que anteceden, estos hacen un total de incautación de 3.994 Kg de CHC incautados, evidenciando mayor cantidad de actividad de las organizaciones criminales transnacionales (OCT), sin embargo una cantidad mejor de incautación de estupefaciente que en el Caribe.

Durante el año 2019, el Registro de Eventos de Incautación al Narcotráfico Marítimo (REINM) del CMCOM, arrojó que la modalidad más empleada por las OCT fue la de Contenedores, lo cual hace congruente los datos de registro de incautaciones en Guatemala.

Igualmente, al realizar el análisis comparativo con los años anteriores de incautaciones en Guatemala, vemos que la cantidad de eventos y las incautaciones han bajado en más del 50%.

Figura 43 Principales Eventos de Incautaciones en Guatemala



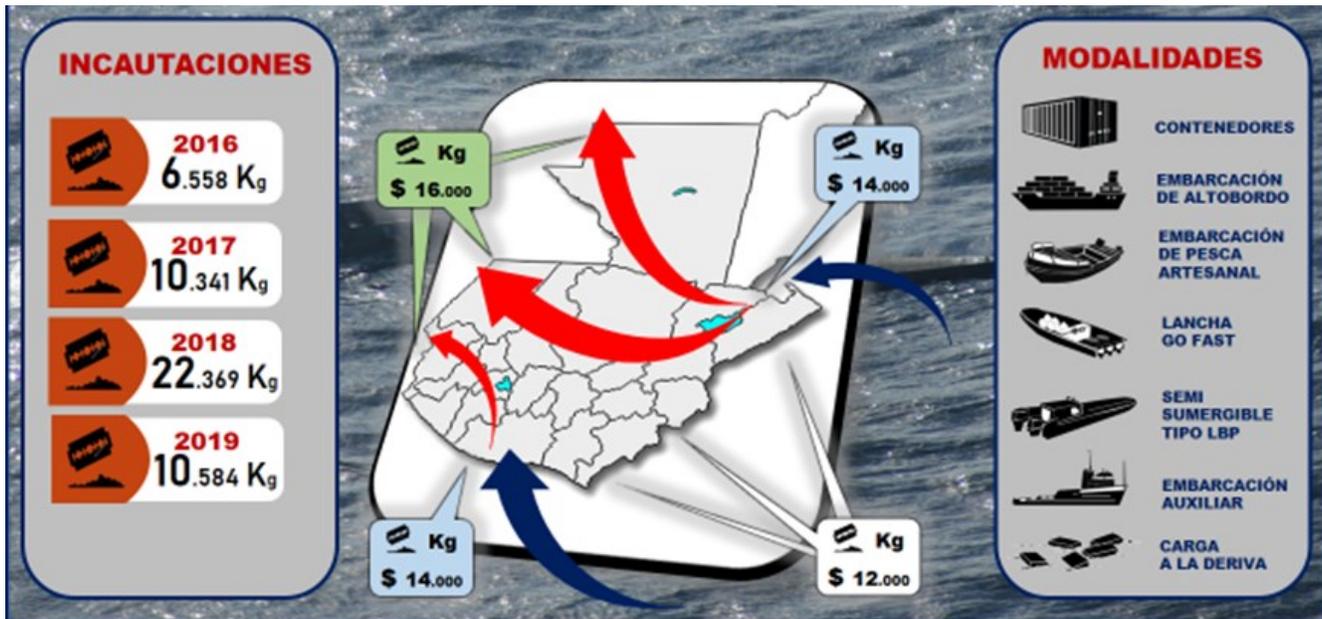
Elaboración propia

La figura 43, muestra los eventos relevantes que evidencian actividad de narcotráfico por la vía marítima en la Región del Pacífico y Región del Caribe, durante el año 2019.

La figura 44, muestra la dinámica del narcotráfico ma-

rítimo en Guatemala, con registros generales de incautaciones de clorhidrato de cocaína (CHC) de los años 2016 al 2019, los costos por Kg, las rutas marítimas de ingreso y las rutas de salida hacia Norteamérica vía terrestre y las modalidades bajo las cuales se han registrado las incautaciones.

Figura 44 Dinámica de Narcotráfico Marítimo



Elaboración Propia

Figura 45 Estadísticas de Eventos de Narcotráfico Marítimo en Guatemala



Elaboración propia

Total de eventos registrados de incautación de estupefaciente durante el año 2019 en Guatemala y las modalidades bajo las cuales se presentaron, prevaleciendo la de “Carga a la Deriva” con 4 eventos.

Figura 46 Estadísticas de Incautaciones de CHC en Guatemala



Elaboración propia

Total de kilogramos de Clorhidrato de Cocaína (CHC) incautado durante el año 2019 por la vía marítima en Guatemala, así mismo se muestra que la modalidad de contenedores, fue la que registró mayor cantidad de estupefaciente incautado.

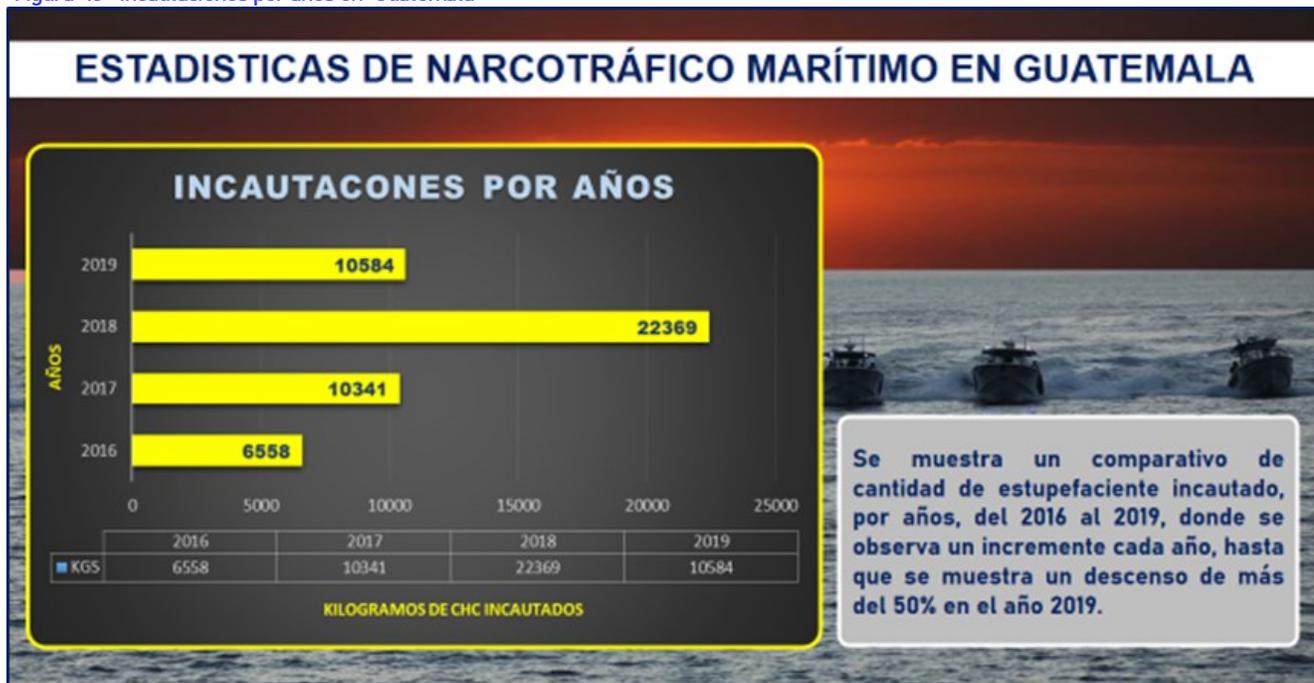
Figura 45 Incautaciones por Región en Guatemala



Elaboración propia

Comparativo de cantidad de estupefaciente incautado, de la Región del Pacífico y la del Caribe, durante el año 2019, donde se aprecia que la mayor cantidad fue incautada en el Caribe, bajo la modalidad de "Contenedores", en dos eventos.

Figura 46 Incautaciones por años en Guatemala



Elaboración propia

Comparativo de cantidad de estupefaciente incautado, por años, del 2016 al 2019, donde se observa un incremento cada año, hasta que se muestra un descenso de más del 50% en el año 2019.

10. ANÁLISIS GLOBAL DE NARCOTRÁFICO MARÍTIMO

Mapa 8 Comportamiento Densidades Incautaciones a Nivel Global 2019



Fuente CMCON

En el mapa 8, análisis de densidades, se despliegan los diferentes eventos de narcotráfico por vía marítima y fluvial ocurridos durante el 2019 a nivel Global.

Al analizar la dinámica del narcotráfico por vía marítima, se aprecia que la mayor concentración de frecuencia de eventos y correlación con incautaciones se presenta en América, áreas de convergencia entre Colombia, Panamá y Costa Rica; las Islas del Caribe como zonas de transferencia hacia Norteamérica, en el suroeste del continente, los puertos de Brasil en gran medida a su injerencia de incautaciones en contenedores, y parte de las arterias fluviales de la cuenca del río Paraná.

En Europa, la mayor densidad se presenta en Bélgica, España y Países Bajos, especialmente en la modalidad de contenedores, donde es más recurrente la conexión con Latinoamérica y los puertos como entradas al comercio ilegal de los estupefacientes. En estos dos escenarios la droga ilegal más representativa es CHC, sin embargo el mercado de drogas sintéticas, hachís y heroína son productos de alta atención en el viejo continente.

Con relación a Asia, Malasia y Sri Lanka son los puntos de mayor densidad, específicamente por los corredores de movilidad de las drogas sintéticas.

Cada continente tiene su caracterización específica, las rutas, tipo de drogas que se trafican, mercados de consumo especializados, interfases y combinación de medios; sin embargo, el común denominador de las anteriores variables, es el ambiente marítimo, la mayor parte de la comercialización de drogas ilícitas es en las 12 modalidades identificadas hasta la fecha, cada una con sus correspondientes técnicas y métodos. Las alternativas, diversificación, evolución y adaptabilidad del fenómeno han sido producto de las labores de neutralización y contención de las agencias e instituciones orientadas a la lucha contra las drogas, bajo la premisa de la unión de capacidades, coordinación y cooperación en los ámbitos operacionales y de inteligencia, y la plena certeza que esta amenaza se combate y neutraliza con la sinergia regional, continental y mundial.

En total se registraron 833 eventos a nivel Global, sin incluir la dinámica de hachís para este periodo, sin embargo pese a esto se observa un aumento del 11% en los eventos por encima al cierre del año 2018 en donde se registraron 745 eventos de los cuales 50 eran de hachís en Europa. Esto hace pensar que el porcentaje de eventos podría haber sido superior del 11 % si se excluyen los eventos de hachís en el 2018, 695 eventos y el aumento real sería del 19% para el 2019.

Figura 47 Comparación Eventos de Narcotráfico Marítimo 2018-2019



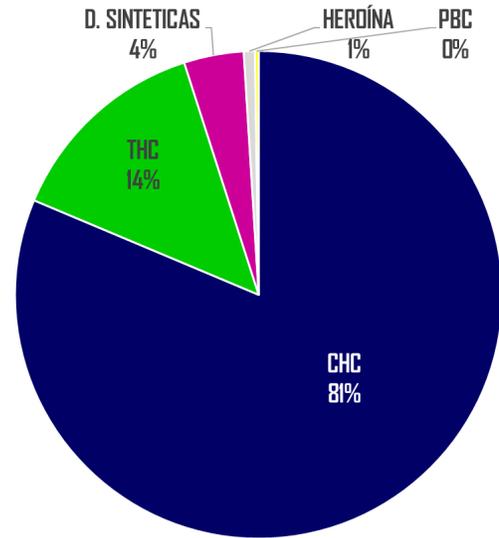
Fuente CMCON

Nota: En la imagen está excluido los eventos de hachís en el 2018.

El estupefaciente con mayor registro de incautaciones durante el 2019 fue Clorhidrato de Cocaína con el 81% y 471.137 kg, seguido de Marihuana con el 14% y 79.489 kg, en un tercer lugar las Drogas Sintéticas con el 4% y 22.967 kg, Heroína y Pasta base de cocaína con 1% y 4.262 kg - 1431 kg respectivamente. En total se lograron incautar 579.286 kg de estupefacientes.

En América se incautó el 77% del estupefaciente a nivel global, con 447.964 kg de estupefacientes, de este valor el 82% correspondió a Clorhidrato de Cocaína (CHC) con el (366.432 kg), seguido de Marihuana (THC) con el 17% (77.393 kg) y en un tercer lugar las Drogas Sintéticas (DS) con el 1% (2.683 kg).

Figura 48 Incautaciones Estupefacientes Global



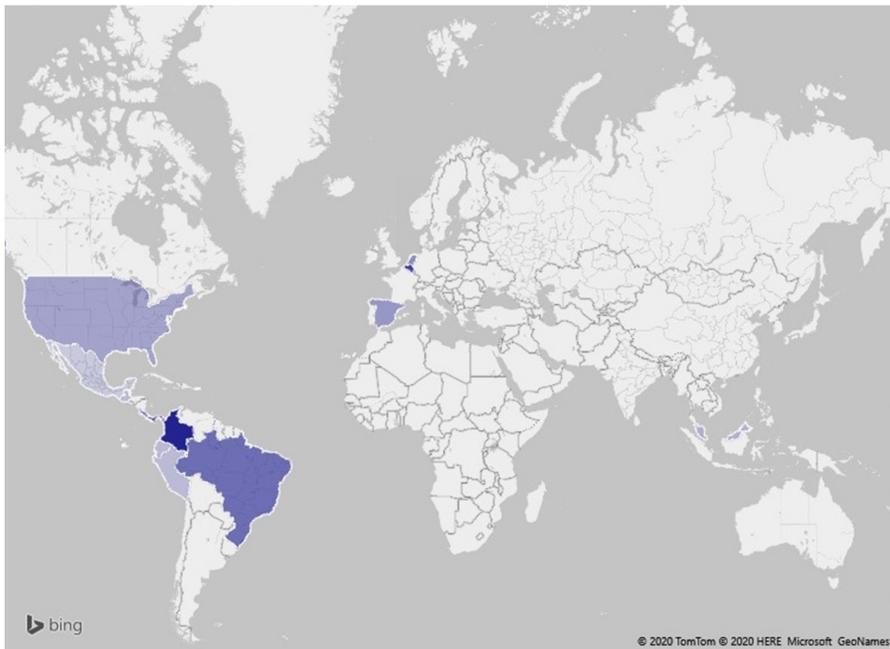
Fuente CMCON

En comparación con las incautaciones de CHC del 2019, se observó que hubo un aumento del 40,2% en la cantidad de esta droga ilegal ya que en el 2018 se había registrado 335.947 kg, resultado de varios factores, entre estos la cooperación internacional de las agencias y fuerzas del orden, mayor efectividad de los organismos de vigilancia y control.

Al analizar la dinámica del narcotráfico se aprecia en el mapa de densidades que la concentración de estos ocurrieron en América con 618 eventos de estupefacientes de los cuales 507 fueron de CHC. El comportamiento por zonas fue, pacifico con el 45% y 165.759 kg, Caribe con el 34% y 123.168 kg CHC, Atlántico con el 21% y 75.689 kg y 1.816 kg en la región sur oriental de Colombia.

la recurrencia en América esta acompañada de 109 eventos de THC en donde las autoridades lograron la incautación de 77.393 kg , de estos el 68% con 52.514 kg se incautaron en el pacífico, el 13% con 10.787 kg THC en el Atlántico, el 11% con 8.215 kg región sur oriental de Colombia y el 7% con 5.876 en el Caribe.

Figura 50 Zonas de Mayor Incautación de CHC



Área	CHC Incautado
Colombia	75,1
Panamá	62,2
Bélgica	61,8
Brasil	43,3
Océano Pacífico	35,9
Costa Rica	32,2
Países Bajos	29,9
España	25,0
Estados Unidos	20,6
Malasia	15,2
Puerto Rico	11,8
Ecuador	11,1
Perú	11,0
Guatemala	10,5
México	10,1

Fuente CMCON

Además, en cuanto a las drogas sintéticas, es una dinámica que se ha presentado en México con 5 eventos con una incautación de 2.683 kg sobre las costas del pacífico.

La Figura 50 relaciona los países con mayores incauta-

ciones de CHC. La relación del Océano pacifico obedece a incautaciones en altamar por parte de EEUU; asimismo, la relación de incautaciones de Bélgica por 61.8 T, se toma con base en información de enero de 2020 registrada en medios abiertos. (Infobae, 2020)

10.1 MODALIDADES DE NARCOTRÁFICO MARÍTIMO GLOBAL

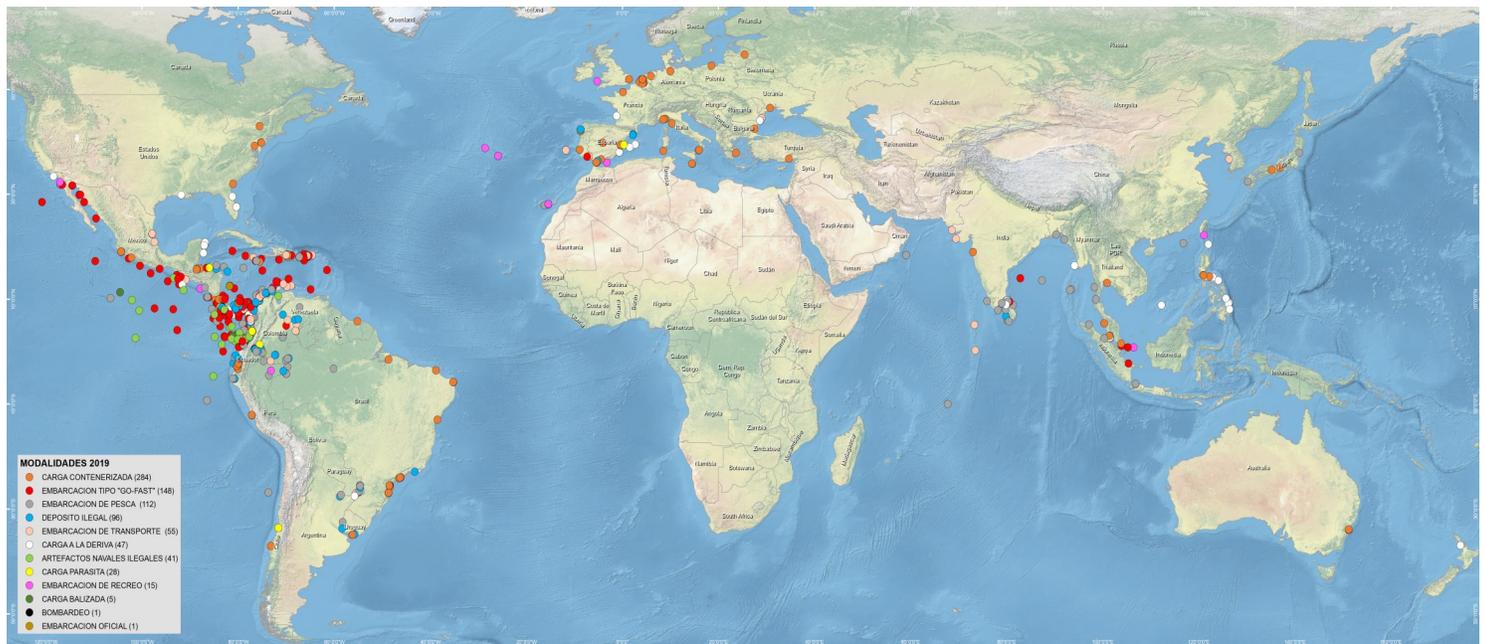
A nivel global, se presentaron 12 modalidades diferentes en 833 eventos de narcotráfico marítimo, con una incautación total de acuerdo al Mapa 5 de 579,2 toneladas métricas (T) de estupefacientes. Las modalidades con mayor cantidad de estupefacientes decomisados fueron: “Contenedores” con 212,8 T de estupefacientes; seguido de la modalidad de “Lanchas Go Fast” con 158,1 T de estupefacientes; en tercer lugar los “Depósitos Ilegales” con 58,7 T de estupefacientes incautados y, en cuarto lugar la modalidad de “Embarcación de Pesca con 52,4 T incautados. De acuerdo a lo anterior, en la Tabla 5 se discrimina con mayor detalle cada estupefaciente.

Sin embargo, en algunos casos se presentó una dinámica recurrente por parte de las OCT en una modalidad, pero esa relación puede variar en el total de las incau-

taciones, quiere decir esto, que no siempre que sucede mayores eventos se obtendrán mayores incautaciones. Un ejemplo de esto, se vio en Malasia en donde durante todo el año solo se presentaron 3 eventos de contenedores y en un solo evento lograron la incautación de 12 T de CHC.

En algunas modalidades registran mayores cantidades de eventos, pero una menor cantidad de estupefacientes, para este periodo tenemos que las modalidades de mayor incidencia fueron “contenedores” con 34 % y 284 eventos, seguida de “Lanchas Go Fast” con 18 % y 148 eventos, en tercer lugar las “Embarcaciones de pesca” con 13 % y 112 eventos, y cuarto lugar los “Depósitos Ilegales” con el 11% y 96 eventos.

Mapa 9 Modalidades a Nivel Mundial



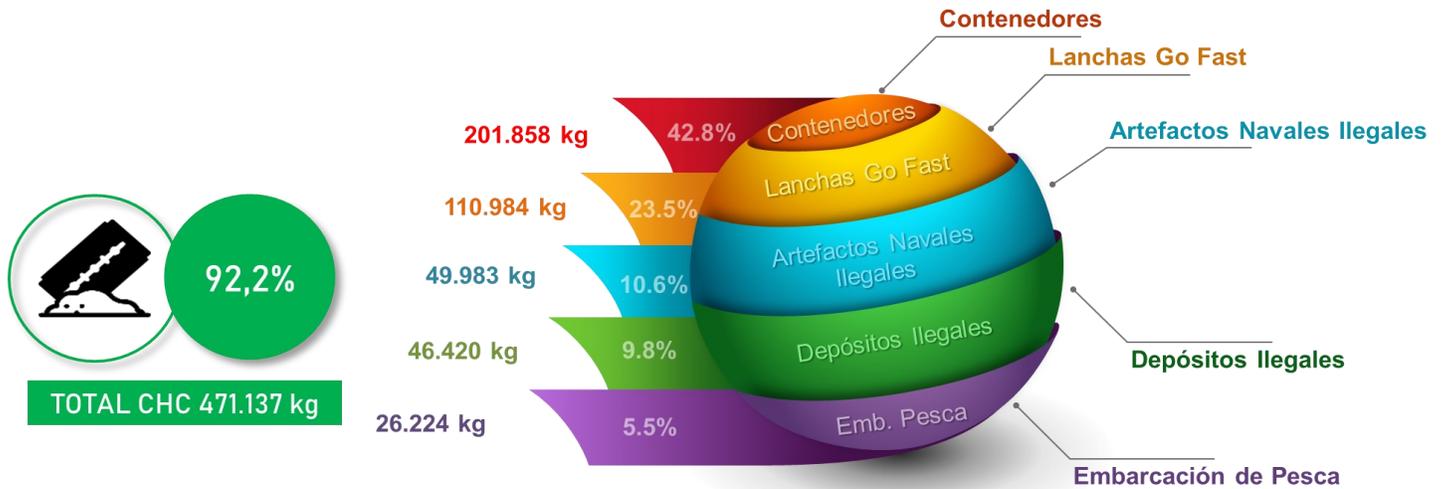
Fuente CMCON

Tabla 5 Modalidades y Estupefacientes Consolidado Mundial

No	MODALIDAD	EVENTOS	%	CHC	THC	D. SINTÉTICAS	HEROINA
1	Contenedores	284	34%	201.858	-	9.197	1.828
2	Lanchas Go Fast	148	17,7%	110.984	44.461	2.717	8
3	Embarcación de Pesca	112	13,4%	26.224	14.716	8.709	1.819
4	Depósitos Ilegales	96	11,5%	46.420	10.962	631	272
5	Embarcación de Transporte	55	6,6%	19.454	2.162	-	335
6	Carga a la Deriva	47	5,6%	4.194	1.244	814	-
7	Artefactos Navales Ilegales	41	4,9%	49.983	2.089	-	-
8	Carga Parásita	28	3,3%	2.215	2.982	-	-
9	Embarcaciones de Recreo	15	1,8%	5.913	960	899	-
10	Carga Balizada	5	0,6%	3.882	-	-	-
11	Embarcación Oficial	1	0,1%	11	4	-	-
12	Bombardeo	1	0,1%	-	-	-	-
Total		833		471.137	79.489	22.967	4.262

Fuente CMCON

Figura 51 Principales Modalidades de Transporte de CHC



Fuente CMCON

El CHC es el estupefaciente más dinámico en el escenario marítimo, representa una alta demanda en los principales mercados de consumo, razón por la cual las OCT diversifican el modo del transporte para el cumplimiento de los fines delictivos; es así, como se muestra en la figura 51 las cinco modalidades más empleadas durante el año 2019 para el transporte de CHC. En orden de prioridad Contenedores con el 42.8%, Lanchas Go Fast con el 23.5%, Artefactos Navales Ilegales con el 10.6%, Depósitos Ilegales con el 9.8% y Embarcaciones de Pesca con el 5.5%. Estas cinco modalidades representan el 92,2% del total incautado en el 2019 acuerdo los registros del CMCON. Cabe resaltar que en las 11 modalidades detectadas se evidenció transporte o acopio de este tipo de estupefaciente.

Lo anterior, permite concluir que con base en la necesidad del transporte y comercialización de CHC por parte de las OCT, buscan todas las posibilidades para la movilización de la sustancia ilícita, teniendo en cuenta los factores de seguridad, ganancia y rentabilidad, y la mínima representación de riesgo.

A continuación se hará una descripción y análisis comportamental de las cuatro principales modalidades en el escenario de narcotráfico marítimo y el detallado re-

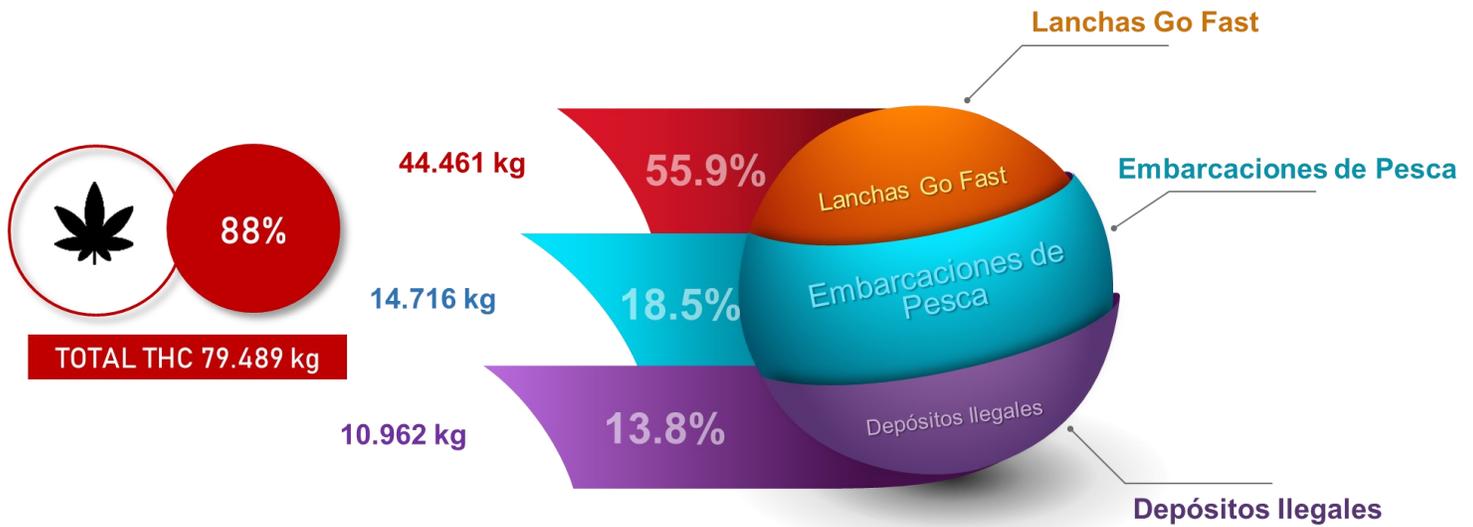
gistro del evento de mayor relevancia presentado durante este año.

Contenedores

En el 2019, esta modalidad registró la mayor cantidad de eventos de narcotráfico marítimos a nivel mundial, representando el 34% de todas las modalidades con 284 eventos, de los cuales se incautaron 201.858 kg de CHC.

De los países con más eventos registrados, está Brasil encabezando la lista, el cual representa el 20% con 56 eventos presentados, seguido de Países Bajos 17% con 48 eventos registrados y por último Colombia representa el 12% con 34 eventos presentados, España 10% con 29 eventos y Panamá 7% con 17 eventos; siendo el top 5 de países con más eventos registrados bajo esta modalidad a nivel mundial. Esta modalidad solamente registró 161 personas capturadas, por lo que se infiere, que es un reto para las autoridades establecer los responsables de estos actos delictivos, debido a que las empresas que exportan sus productos por medio de "contenedores", no son los responsables directos del tráfico de estupefaciente, ya que los precintos de los contenedores son violados con el fin de contaminarlos y cometer su accionar delictivo.

Figura 53 Principales Modalidades de Transporte de THC



Fuente CMCON

El THC es el estupefaciente en segundo escalón de importancia en el escenario marítimo, ha tenido un aumento en el transporte especialmente en los mercados de América. Como se muestra en la figura 53 las tres modalidades más empleadas durante el año 2019 para el transporte de THC. En orden de prioridad, Lanchas Go Fast con el 55.9%, Embarcaciones de Pesca con el 18.5%, y Depósitos Ilegales con el 13.8%. Estas cinco modalidades representan el 88% del total incautado en el 2019 acuerdo los registros del CIMCON. Para este estupefaciente, se detectó la utilización en 9 modalidades para el transporte o acopio.

Lanchas Go Fast

En el 2019, esta modalidad fue la segunda con mayor cantidad de eventos a nivel mundial, representando el 18% con 148 eventos registrados, de los cuales, se logró la incautación de 110.984 kg de CHC.

De los países con más eventos registrados, se encuentra Panamá con el 22% y un total de 34 eventos registrados, Colombia con el 23% y con 33 eventos y por último se encuentra Costa Rica representando el 20% con 13 eventos registrados; siendo el top 3 de países con

más eventos registrados bajo esta modalidad a nivel mundial.

Esta modalidad registro 338 personas capturadas, de las cuales el 45% fueron de nacionalidad colombiana, seguido del 13% corresponden a costarricenses y por último, el 6% fueron dominicanos, siendo estas 3, las nacionalidades de los capturados con mayor representación bajo esta modalidad.

En cuanto a esta modalidad, se sigue registrando la misma dinámica, en la que zarpan las “lanchas Go Fast” desde Suramérica, con destino a Centroamérica y en algunos casos, desde Centroamérica hacia México; por otra parte, esta modalidad se evidencia en el estrecho de Gibraltar, donde las OCT trafican el hachís zarpando desde el Norte hacia el Litoral del sur de España, estadísticas que para efectos de este informe no se tuvo en cuenta pero que se han evidenciado año tras año.

ECN 32/2019 La Secretaría de Marina–Armada de México interdicto una embarcación tipo “Go Fast” tripulada por 4 mexicanos, 2 ecuatorianos y un colombiano, que transportaban 1.024,36 kg de Clorhidrato de Cocaína (CHC) distribuidos en 38 bultos, en las costas del pacífico mexicano, frente al estado de Chiapas, el cual comparte frontera con Guatemala.

Este resultado obedeció a 11 días de cooperación, seguimiento, análisis y coordinación entre las Armadas de México y Colombia en el marco de la Campaña Naval “ORIÓN IV”, las cuales, a través del monitoreo de la información por parte de sus respectivos grupos de inteligencia, obtuvieron 14 actualizaciones precisas de posiciones, que permitieron que los medios humanos y materiales empleados (una aeronave de vigilancia marítima (MPA) tipo Casa CN-235 “Persuader”, un helicóptero MI-17, una Patrulla Oceánica y una Patrulla Interceptora de la Armada de México) aseguraran de manera efectiva el objetivo.

Para ello, las unidades de vigilancia marítima y aérea avistaron la embarcación sospechosa de dos motores fuera de borda, que se desplazaba a alta velocidad aproximadamente a 75 mn al noreste de Puerto Chia-

pas. Una vez la patrulla interceptora le da alcance, los presuntos infractores al verse sorprendidos, arrojaron los paquetes al mar para desestimar el ilícito, obligando a las autoridades a realizar una maniobra de inserción vertical desde el helicóptero con personal de Infantería de Marina, lo que permitió finalmente la inmovilización de la embarcación con sus tripulantes y la recuperación de los 38 bultos de cocaína.

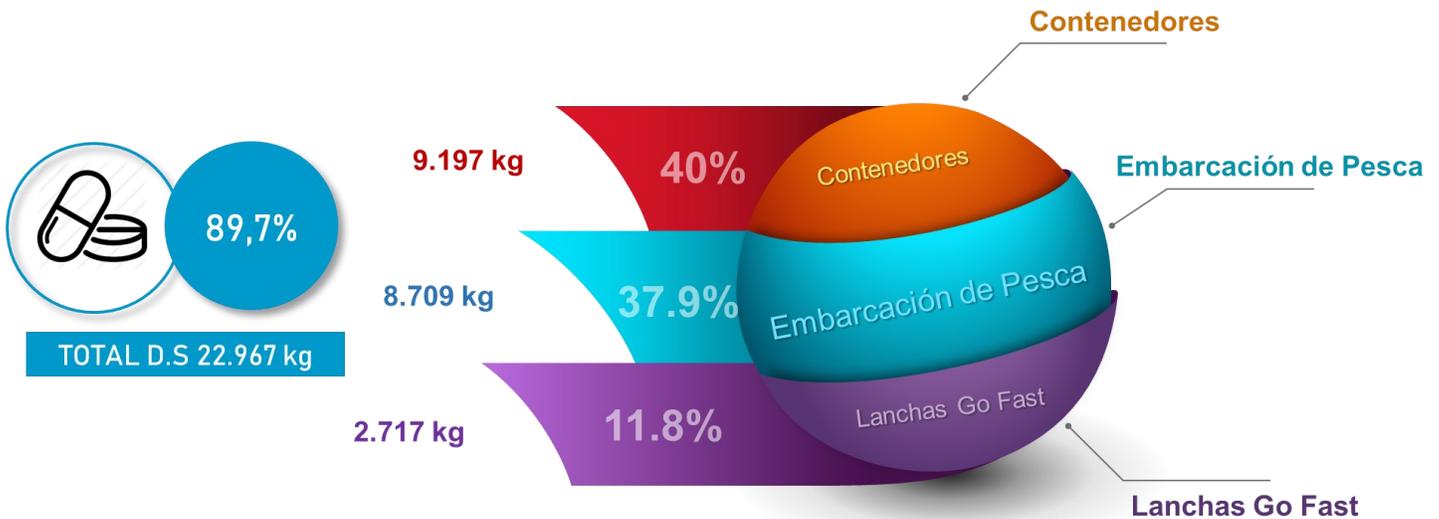
La Modalidad de narcotráfico marítimo empleando Lanchas “Go fast”, ha marcado por muchos años la tendencia del transporte de cocaína por mar entre México y Colombia, para su posterior tránsito terrestre por territorio mexicano hasta su destino de distribución final en los Estados Unidos, como producto de la dinámica que impone la oferta y la demanda entre México y los Estados Unidos.

Figura 54 Infografía ECN 32/2019



Fuente CMCON

Figura 55 Principales Modalidades de Transporte de Drogas Sintéticas



Fuente CMCON

Las Drogas Sintéticas son la tercera sustancia ilegal en prioridad en el escenario marítimo. Como se muestra en la figura 55, las tres modalidades más empleadas durante el año 2019 para el transporte de Drogas Sintéticas, en orden de prioridad, Contenedores con el 40 % Embarcaciones de Pesca con el 37.9%, y Lanchas Go Fast con el 11.8% Estas tres modalidades representan el 89,7% del total incautado en el 2019 acuerdo los registros del CMCON. Para Drogas Ilegales se detectó la utilización en 6 modalidades para el transporte marítimo.

Embarcación de Pesca

En el 2019, esta modalidad fue la tercera con mayor cantidad de eventos a nivel mundial, representando el 12% con 103 eventos registrados, de los cuales, se logró la incautación de 26.224 kg de CHC, 14.716 kg de THC y 8.709 kg de drogas sintéticas, convirtiéndose en la segunda modalidad en las que más incautaciones se realizaron de este tipo de sustancias ilícitas.

De los países con más eventos registrados, se encuentra Colombia en el primer lugar, el cual representa el 36% con 37 eventos presentados, seguido de Sri Lanka con el 9% y un total de 10 eventos registrados y por último se encuentra Panamá representando el 6% con 7 eventos registrados; siendo el top 3 de países con más eventos registrados bajo esta modalidad a nivel mundial.

Esta modalidad registró 273 personas capturadas, de las cuales el 20% fueron de nacionalidad colombiana, seguido del 9% corresponden a ecuatorianos y por último, el 6% fueron costarricenses, siendo estas 3, las nacionalidades de los capturados con mayor representación bajo esta modalidad.

Esta modalidad, es empleada para realizar tramos cortos, debido a que este tipo de embarcaciones no cuentan con mucha autonomía, asimismo, las OCT, aprovechan su fachada, en las que simulan faenas de pesca para cometer su accionar delictivo y pasar desapercibidas ante las autoridades marítimas y fluviales.

ECN 22/2019: El 1 de junio de 2019, el Servicio de Vigilancia Aduanera en inmediaciones de las Islas Azores, interdictaron la “embarcación de pesca” tipo “industrial” “Gure Leire” (bandera de España) con 7 tripulantes españoles (gallegos) que transportaban 2.500,00 kg de clorhidrato de cocaína (CHC). Este alijo fue localizado en la bodegas de fríos, los paquetes tenían tres logotipos: Batman, Sky y Ford. Al parecer un buque “nodriza” que zarpó de las costas de Surinam, transbordo el CHC al pesquero aproximadamente a 1.000 millas náuticas (MN) de las costas de Vigo y sería desembarcado en algún puerto de Galicia (España).

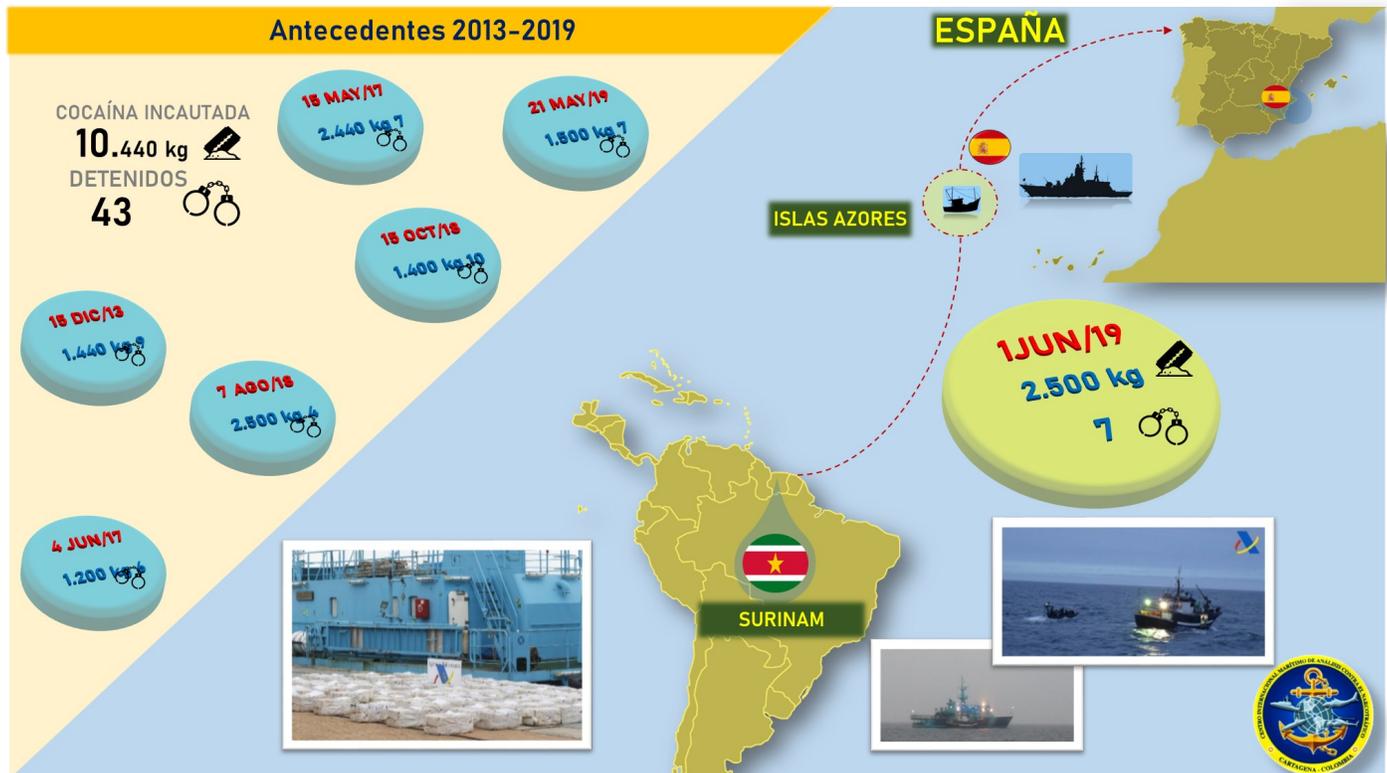
El CHC ingresa desde Sudamérica, hachís de Marruecos y las drogas sintéticas de Países Bajos, asimismo las organizaciones criminales transnacionales (OCT) conformadas por latinos, gallegos y personas de Europa del este, aprovechan la ubicación geográfica de este lugar en España, para emplearlo como un “centro de operaciones” donde hacen llegar estupefacientes y desde allí proyectar sus negocios ilícitos con el fin de conquistar el mercado europeo.

Al respecto, en los últimos años, las OCT, conformados por ciudadanos españoles (entre ellos de Galicia), vinculados con ciudadanos de Brasil, Colombia, Ecuador, Perú, Surinam y Venezuela, vienen ingresando a aguas de estos países, “embarcaciones de pesca” tipo “industrial” y remolcadores, con bandera de España, Panamá y de otros países, bajo el argumento de realizar faenas de pesca por varios meses y/o efectuar reparaciones en astilleros. Por otra parte, algunas de estas

embarcaciones no cuentan con un Sistema Automático para Identificación de Embarcaciones (AIS), con el fin de evitar ser monitoreadas al momento de ingresar a las costas de estos países para luego a través de otras embarcaciones de cualquier tipo vendrían recibiendo cargamentos de HCL, algunas veces cuando ya tienen el estupefaciente escondido preferiblemente en la bodega de frío, lo cubrían con toneladas de pescado, carnada y hielo.

Asimismo, ocultaban alijos en los tanques de combustible y lo sellaban con cemento o yeso, luego iniciaban navegaciones por el estrecho de Magallanes y no por el Canal de Panamá hacia aguas de África, efectuando faenas de pesca por períodos 2 a 3 meses para confundir a las autoridades españolas y así posteriormente desembarcarlos en las costas de: Lugo, Celeiro, A Coruña, Pontevedra y Vigo (Galicia).

Figura 56 Infografía ECN 32/2019



Fuente CMCON

Depósitos Ilegales

En el 2019, esta modalidad fue la cuarta con mayor cantidad de eventos a nivel mundial, representando el 11% con 95 eventos registrados, de los cuales, se logró la incautación de 46.415 kg de CHC y 10.962 kg de THC.

De los países con más eventos registrados, se encuentra Colombia en el primer lugar, el cual representa el 56% con 54 eventos presentados, seguido de Panamá con el 16% y un total de 15 eventos registrados y por último se encuentra Ecuador representando el 8% con 7 eventos registrados; siendo el top 3 de países con más eventos registrados bajo esta modalidad a nivel mundial.

Esta modalidad registro 103 personas capturadas, de las cuales el 12% fueron de nacionalidad ecuatoriana, seguido del 11% corresponden a colombianos y por último, el 6% fueron dominicanos, siendo estas 3, las nacionali-

dades de los capturados con mayor representación bajo esta modalidad.

ECN 050/2019: El día 12 de diciembre del de 2019, el Servicio Nacional Aeronaval (SENAN), incautó 1.020 kg de clorhidrato de cocaína (CHC), distribuidos en 42 bultos que se encontraban ocultos en un “depósito ilegal” bajo la técnica “Subterráneo”, ubicado en el sector Palo Blanco, Aguadulce en las Costas de la Provincia de Coché (Panamá). Este país, se consolida como un lugar muy importante para las OCT en su dinámica del narcotráfico por vía marítima, por la implementación de las diferentes modalidades, dentro de las que se destacan los depósitos ilegales, entre otras, ya que permite el acopio en múltiples zonas costeras o ribereñas fluviales, especialmente hacia el Pacífico, a partir de la boca del canal de Panamá sobre el mar de Balboa.

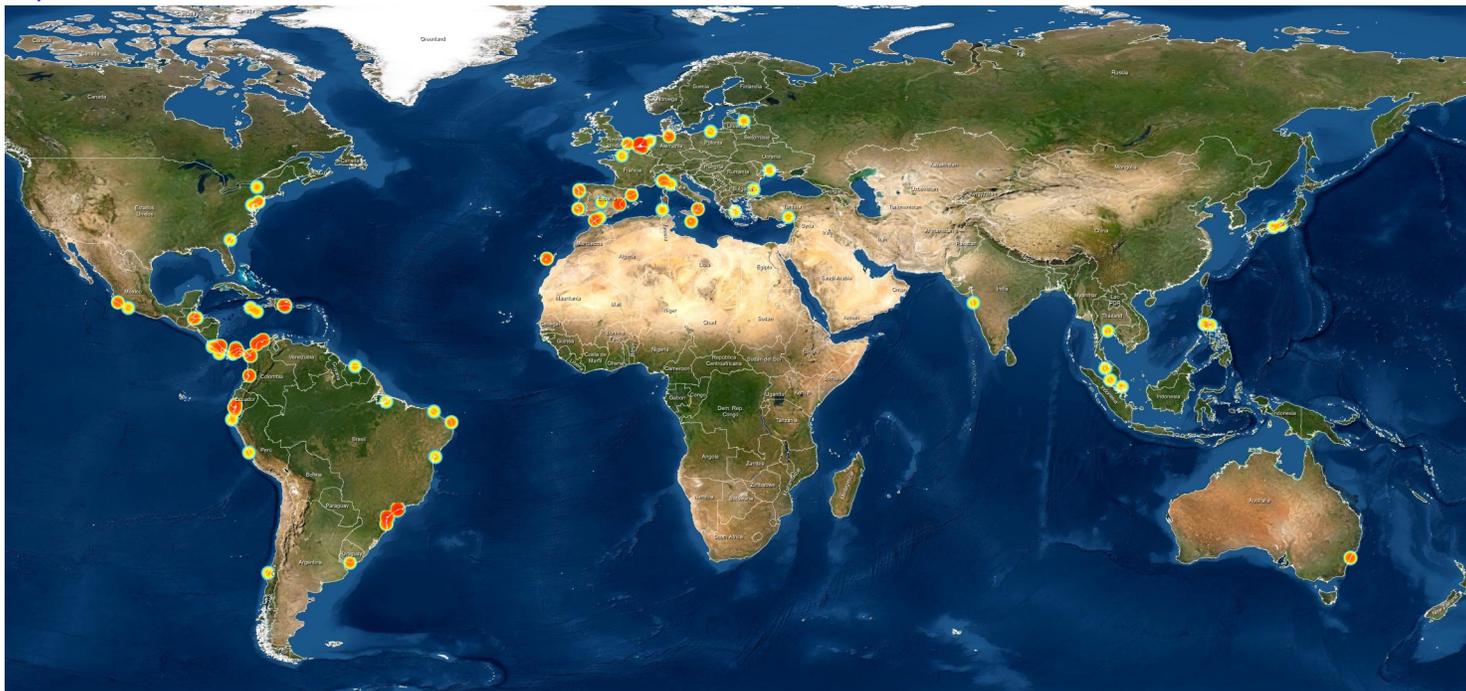
Figura 57 Infografía ECN 050/2019



Fuente CMCON

10.2 DINÁMICA DE NARCOTRÁFICO EN PUERTOS

Mapa 10 Densidades de Eventos en Puertos a Nivel Global 2019

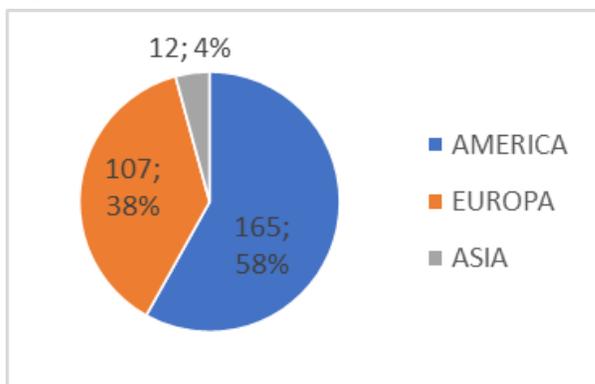


Fuente CMCON

En el mapa 10, visualización por densidades, se despliega los eventos de narcotráfico marítimo y su conexión en los diferentes puertos marítimos durante el 2019, que dieron lugar a grandes cantidades de estupefacientes incautados a través de cargas contenerizadas en los diferentes puertos ocurridos durante el 2019 a nivel Global.

En total se presentaron 284 eventos, de los cuales el 58% con 165 eventos, se presentaron en América, el 38% con 107 eventos en Europa y el 4% restante en el continente asiático.

Figura 58 Eventos en Puertos por Escenarios



Fuente CMCON

Cuando se habla de puertos se relaciona con el comercio internacional, es inevitable no mencionar el transporte de mercancías por vía marítima, ya que es el modo más utilizado en la actualidad para comercializar los productos entre los países alrededor del mundo.

El transporte marítimo es la espina dorsal del comercio internacional y un motor fundamental de la globalización. En torno a 80% de volumen del comercio mundial, y más de 70% de su valor, se mueve por mar y es operado en puertos de todo el mundo. Estos porcentajes son todavía superiores en el caso de la mayoría de los países en desarrollo. La contenerización está estrechamente asociada con la globalización y la fragmentación de la producción mundial. (zonalogistica.com, 2019)

Esto se debe a todas las ventajas sobre los otros medios, pero principalmente por la gran capacidad de almacenamiento de los buques que permiten transportar grandes volúmenes de carga, situación que es aprovechada por las OCT, para enviar el contrabando de estupefacientes para los diferentes puertos del mundo.

De esta manera, las OCT logran realizar el envío de toneladas de CHC desde los países de producción (Colombia, Perú y Bolivia), a través del transporte multimodal hacia diferentes partes de Suramérica, Centro América, Norte América, Europa, África, Asia y Oceanía.

Se relacionan a continuación los países en donde a través de sus puertos se logró evidenciar los mayores índices de incautaciones de CHC en el periodo analizado.

Bélgica.

Al menos desde 2016, Bélgica viene obteniendo una mayor relevancia a España, que en otrora solía ser la principal entrada de droga a Europa por vía marítima, y aunque Colombia es el principal país de origen, también sale estupefacientes de Ecuador, Perú y Bolivia hacia el Viejo Continente.

A principios de enero de 2020, un medio de comunicación publicó **"Bélgica incautó en 2019 casi 62 toneladas de cocaína en el puerto de Amberes, procedente sobre todo de Brasil, Colombia y Ecuador, un nuevo récord para el segundo puerto de mercancías de Europa"** (Infobae, 2020)

La droga, llega escondida en varios tipos de mercancía, procede en casi un 60% de tres países sudamericanos: Brasil (15,9 toneladas), Ecuador (10,5) y Colombia (10,5). "Un top 3 más o menos sin cambios", según un comunicado del ministerio de Finanzas de Bélgica. (eluniverso.com, 2020)

Teniendo en cuenta lo anterior y estas fuentes se infiere que en **Amberes** (Bélgica) con (61,8 t) de incautaciones se destaca como el principal país de entrada de CHC a Europa, seguido de Países Bajos con el 20% y España 17%, procedente principalmente desde Suramérica especialmente desde los puertos de Brasil.

Brasil

Se ha convertido en una plataforma fundamental para llevar drogas ilícitas hacia Europa. Se destaca como el

país que mayor exportaciones de CHC ha realizado a Europa, esto se puede corroborar al observar las incautaciones de CHC en las diferentes terminales portuarias del país que sumaron 38,1 T de CHC, destacándose el puerto de **Santos** como el principal puerto de salida de CHC no solo de este país sino a nivel de Latinoamérica, con el 49% de las incautaciones equivalente a (18,6 T), seguido del puerto **Paranaguá** con el 29% con (11,0 T), Puerto de **Itajaí** con el 9% con (3,6 t), siendo el top 3 de los puertos de este país que sumaron el 87%.

La ruta empleada por las OCT, para llevar el CHC a Brasil se realiza desde Bolivia y Perú por vía aérea, terrestre y fluvial desde la zona estratégica de Ucayali y VRAEM hasta por el paso desde la triple frontera entre Brasil, Argentina y Paraguay. Desde Colombia por vía fluvial pero en menor cantidad, ya que la mayor parte del CHC que se produce en Colombia llega a los mercados Centroamericanos, EEUU y Europa.

Países Bajos:

En el 2019 lograron incautar 29,9 T de CHC en varios tipos de mercancías, procedente en un 67% de tres países latinoamericanos de acuerdo al registro del CMCON: Brasil (26% con 7,8 T), Costa Rica (22% con 6,6 T) y Ecuador (19% con 5,6 T). **Rotterdam** con el 95% es el principal puerto de entrada de mercancías de Europa y el segundo en incautaciones de CHC con registros de 28,3 T, seguido de el Puerto de **Flesinga** con el 5% con 1,3 T.

El tráfico de drogas, ha aumentado en los últimos años, los productos de América Latina, en particular las frutas, entran constantemente al ajetreado puerto de Rotterdam. Aparte de las inspecciones aleatorias, solo algunos contenedores son elegidos para ser revisados a su llegada al puerto, por lo que más del 99% pasan sin ser inspeccionados, según un informe de investigadores de la Universidad Erasmus de Rotterdam.

Figura 59 Países con Mayores Incautaciones de CHC en sus Puertos

PAISES	TONELADAS (CHC)
* <i>Bélgica</i>	61,8
<i>Brasil</i>	38,2
<i>Países Bajos</i>	29,9
<i>Estados Unidos</i>	20,5
<i>Colombia</i>	18,1
<i>Malasia</i>	12,0
<i>Panamá</i>	10,6
<i>España</i>	9,1
<i>Uruguay</i>	7,4
<i>Guatemala</i>	6,6
<i>Costa Rica</i>	6,5
<i>Alemania</i>	6,5
<i>Perú</i>	5,5
<i>Italia</i>	5,0
<i>Ecuador</i>	3,6

Fuente CMCON

En la figura 59, se observan los 15 principales países con mayor registros de incautaciones de CHC en sus puertos, de los cuales aparece Brasil como el segundo de mayor relevancia, sólo superado por Bélgica, los cuales tienen una conexión comercial superlativa y en el aspecto de economía criminal 15,9 T del total CHC incautadas en Bélgica tenía como procedencia Brasil.

La gran cantidad de cocaína incautada en los cargamentos de frutas especialmente el banano indica que dicha fruta sigue siendo uno de los principales productos utilizados para ocultar drogas, ya que estos se descomponen rápidamente, por lo que los cargamentos no pueden ser retenidos por las aduanas durante mucho tiempo.

Estados Unidos

Durante el 2019, se lograron incautar 20,4 T de CHC en los terminales portuarios, el puerto de **Filadelfia** incautó el 87% con 17,9 T de CHC, seguido del puerto de **Nueva York** con el 7% con 1,4 t y el puerto de **Savannah** con el 5% con 967 kg de CHC. Se Destaca la incautación de 17,5

en un solo evento, en el puerto de Filadelfia en la motonave MSC Gayané convirtiendo a este puerto en unos de los principales por su registro de incautaciones a nivel global.

Además, la embarcación con la carga contenerizada era procedente de Suramérica y había realizado el siguiente periplo: Buenaventura Colombia, Puerto de San Antonio Chile, Callao Perú, Panamá, Bahamas hasta llegar a Filadelfia, lo cual demuestra una ruta clara si se tiene en cuenta que en el mismo puerto de Filadelfia el 22 de marzo de 2019, habían realizado una incautación procedente desde Guatemala y Bahamas.

Colombia

Durante el 2019, se incautaron un total de 18.1 T de CHC en puertos, destacándose el puerto de **Cartagena** como la principal terminal de salida de CHC con el 33% de las incautaciones equivalente a (5,8 T), seguido del puerto de **Buenaventura** con el 24% con (4,9 T), le sigue Puerto de **Santa Marta** con el 21% con (4,2 T), posterior el Puerto de Bahía Colombia en **Turbo** con el 21% con (3,9 T) y , y 1% con 149 kg el puerto de **Barranquilla**. El evento más significativo fue registrado en el mes de mayo cuando se detectaron 2.2 T de CHC en la sociedad portuaria de Santa Marta, en un contenedor que contenía una carga de mineral de cobre. El destino de este alijo era el puerto de Amberes (Bélgica).

En cuanto a los destinos de todas las incautaciones en Colombia: el puerto de Amberes en Bélgica se destaca con 7,1 T de CHC, seguido de Estados Unidos con 2,2 T , Guatemala 1,9 T, Reino Unido con 700kg y Países Bajos con 669 kg siendo los 5 principales países que se evitó que llegara estas sustancias ilícitas.

Aunque, las rutas tradicionales de tráfico de cocaína desde Colombia hacia los Estado Unidos y Europa se mantiene, las OCT, han establecido rutas alternas bus-

cando emplear países que cuenten con menores controles y en los cuales sea más fácil introducir narcóticos dentro de mercancía lícita; buscando bajar el nivel de riesgo al usar países en donde no sean inspeccionados con minuciosidad y/o rigurosidad.

Malasia

En el año 2019, logró incautar 14,1 T de estupefacientes de los cuales el 85% con 12, T correspondía a CHC. Asimismo, esa incautación se dio en la Terminal de Contenedores de **North Butterworth** de Malasia en donde las autoridades lograron este importante decomiso de 12 toneladas de cocaína (CHC), mezclados con 60 toneladas de carbón en bolsas “big bag”, procedente de Colombia, este resultado es sin duda el principal hallazgo hasta el momento realizado en este país. Lo anterior demuestra las capacidades de las OCT para movilizar grandes cargamentos de CHC y permite inferir la creciente importancia de Malasia como punto de paso en el tráfico internacional de estupefacientes.

Figura 60 Incautación de 12 toneladas de CHC en Malasia



Fuente: CMCON

A pesar que el puerto es muy seguro y el evento ocurrió en un país, donde las leyes consideran la pena de muerte para delitos de narcotráfico, las OCT utilizan personas que se arriesgan a ser condenados con pena de muerte a cambio de dinero.

Panamá

Durante el 2019, se incautó un total de 10,5 T de CHC; destacándose el puerto de Balboa como el principal puerto de incautación de CHC con el 27% equivalente a (2.8 T), seguido del puerto de Colón con el 21% con (2.1

T), le sigue el Puerto de Cristóbal con el 18% con (1.8 T) siendo los puertos más importantes y relevantes del tráfico de CHC hacia Europa especialmente hacia Países Bajos con 2.3 T, Bélgica 1.6 T, Turquía 1.5 T, Reino Unido 908 kg.

España:

Es uno de los países de entrada más importantes de estupefacientes principalmente el hachís y clorhidrato de la cocaína en Europa, debido a su cercanía con Marruecos en el caso del hachís, y su posición geográfica así como su lazos culturales con Latinoamérica en el caso de la cocaína.

Las cifras de incautación de CHC durante el 2019 en puertos han disminuido demostrado que las OCT están cambiando su rumbo de envíos hacia otros países Europeos, es el resultado del trabajo coordinado con otras autoridades a nivel global.

Durante el 2019, en ese país lograron incautar un total de 9,1 T de CHC solo en la modalidad de contenedores y su relación de llegada de estas drogas, lo que hace suponer una disminución si lo comparamos con el 2018 en la cual en esa misma modalidad lograron incautar 18,2 T de CHC; asimismo, con relación a las incautaciones del 2019, se destaca el puerto de **Barcelona** como el principal puerto de entrada de CHC a España con el 39% de las incautaciones equivalente a (3,5T), seguido del puerto de **Valencia** con el 29% con (2,6 T), le sigue el Puerto de **Algeciras** con el 11% con (1,0 T) siendo los puertos más importantes y relevantes del tráfico de CHC en España. Llama la atención el ingenio de los narcotraficantes para esconder 1 tonelada de CHC en piedras en una incautación realizada en las afueras de Madrid procedente desde Ecuador o Colombia el cual había ingresado por el puerto de Barcelona.

Uruguay:

Las incautaciones de CHC en este país registraron una cidra record, ya que pasaron de 754 kg en 2018 a 12.042 kg en el 2019. (elobservador.com.2019)

Por consiguiente, en el ámbito marítimo las autoridades de ese país lograron incautar un total de 7,4 T de CHC; en el puerto de **Montevideo** principal puerto de salida de CHC del país con destinos a Europa y África, especialmente hacia Togo con 4,4 T y Benín 3,0 T, sin contemplar una incautación realizada en el puerto de Hamburgo en Alemania que tenía como lugar de procedencia Uruguay.

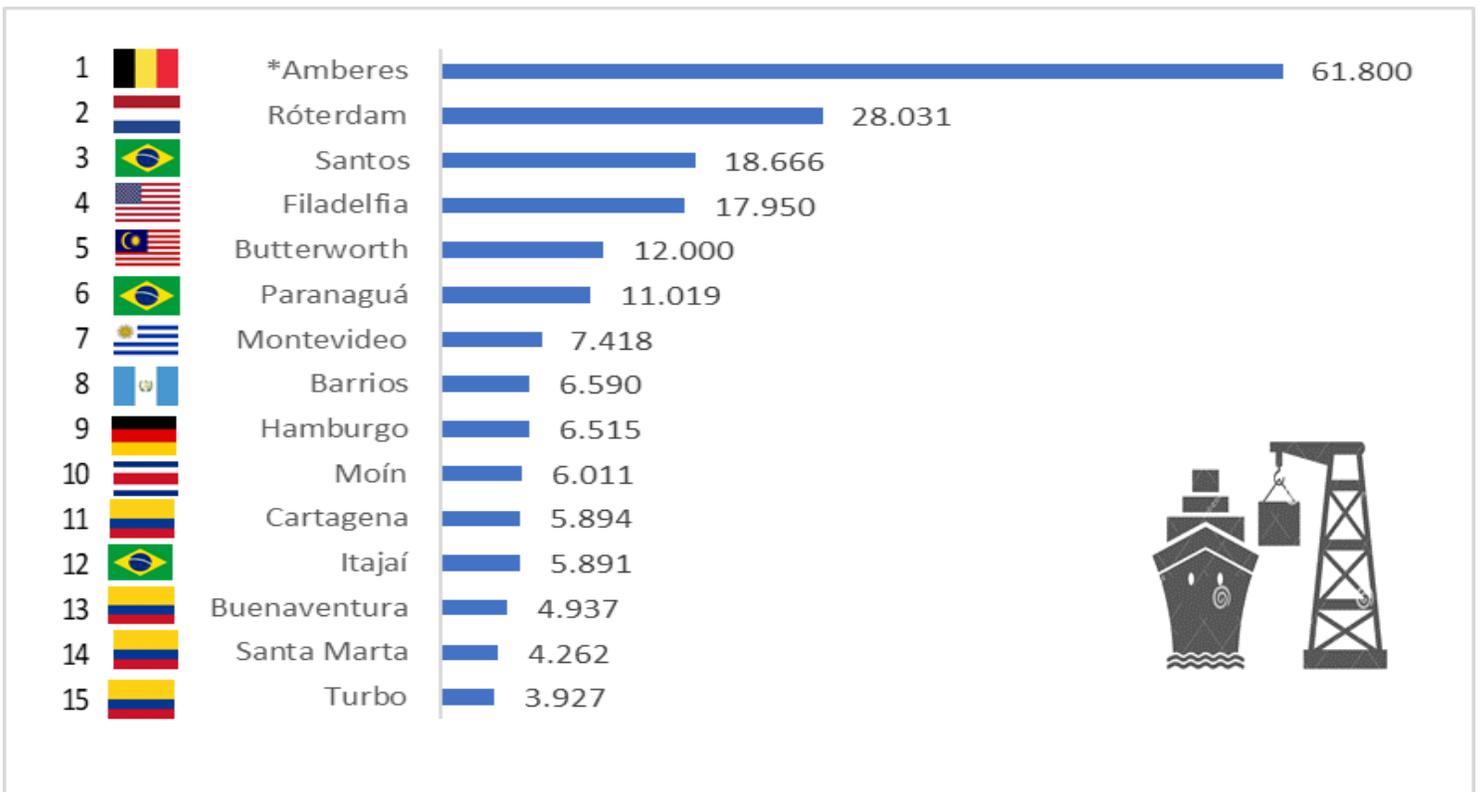
De esta manera, la cifra de incautaciones representa un aumento considerable de un año a otro debido a la falta de controles en las áreas de frontera que permite ingresar a ese país CHC de Bolivia y Perú pasando por Paraguay, Brasil y Argentina empleando vías aéreas, fluviales y terrestres hasta llegar a Montevideo convirtiéndose en ruta que conecta América Latina con Europa y África para el tráfico de estupefaciente.

Guatemala

En ese país las autoridades lograron incautar un total de 6,5 t en el **puerto Barrios** en la zona portuaria de Santo Tomás de Castilla en el departamento caribeño de Izabal; siendo un puerto importante y relevante de ese país para el tráfico de CHC principalmente en la ruta que conecta con Estados Unidos.

En la anterior imagen se destaca el hallazgo histórico en ese país en un solo evento de 5,8 T de CHC procedente de Colombia. No cabe duda, que el trabajo coordinado y combinado e Interagencial a permitido negarle los espacios marítimos a las OCT, quienes vienen empleado a Guatemala por su posición geográfica como una plataforma de lanzamiento o puente para el tráfico de CHC desde Suramérica especialmente desde Colombia hacia el mercado estadounidense.

Figura 61 Principales puertos en el mundo con incautaciones de CHC



Fuente CIMCON

Nota: El registro del Puerto (* Amberes) obtenido de (eluniverso.com, 2020)

Costa Rica

Este país durante el 2019, logró incautar un total de 6,5 T de CHC en los puertos marítimos; destacándose el puerto de **Moín** como el principal puerto de incautación de CHC con el 92% equivalente a (6,2 T), seguido de **Puerto Caldera** en Punta Arenas con 3% 202 kg siendo los puertos más importantes y relevantes del tráfico de CHC hacia Europa especialmente hacia Bélgica (2,6 T), Guatemala (1,9T) Italia (504 kg), Alemania (348 Kg), Portugal (300 Kg) y Países Bajos con (250 kg). De la droga incautada, 2,7T aproximadamente eran procedentes de Colombia, 1.1T de Ecuador. Aproximadamente 1,7 T fueron contaminadas directamente en el puerto de Moín, y 906 kg sin conocer su procedencia. Una de las rutas empleadas por las OCT tiene su origen en Turbo Colombia, Costa Rica, Honduras y Guatemala.

Alemania:

Las incautaciones en puertos de este país sumaron 6,5 T de CHC, todas en el puerto de **Hamburgo**, de los cuales 4,9 T eran procedentes del puerto de Montevideo (Uruguay) y 1,5 T procedían del puerto de Río de Janeiro (Brasil), y esta ruta tenían como destino Europa y África.

Perú

En este país Suramericano lograron neutralizar la salida de 5,5 T de CHC en puertos, la mayor incautación fue realizada en una carga contenerizada en Vía Sullana los cuales sumaban 3,2 T e iban a salir a través del puerto de Paita con una carga de Bananos y tenía como destino España y la segunda carga con un peso de 2,2 T iba a salir en la MN "Carlotta Star" que si bien era procedente de Chile se presume fue contaminada su carga en el Callao y tenía como destino Amberes en Bélgica.

Italia

En este periodo de análisis se observa una dinámica particular en los puertos de ese país los cuales lograron incautar 5 T de CHC. Los principales puertos de in-

cautación en su orden fue el Puerto de **Génova** con el 53% (2.6 T de CHC) , seguido del puerto de **Gioia Tauro** con 33% (1.6 T) y el puerto de **Livorno** con el 13 % con 644 kg.

La ruta de procedencia de estas sustancias ilícitas en los puertos de Italia son: Colombia 2.6T especialmente desde el puerto de Turbo, 1,2T este estupefaciente pudo haber salido desde Colombia o Ecuador teniendo en cuenta el producto que transportaba el contenedor era "bananos", y su destino final era Alemania.

Otra de las incautaciones en Italia fue en el puerto de Livorno, el cual su procedencia era Honduras con 644 kg. Este registro quedo en duda ya que igualmente la embarcación habría tenido una recalada en Costa Rica; Guatemala con 270 kg y Chile 115 kg de CHC, de esta manera concluye la procedencia de las incautaciones en Italia, lo cual marca una ruta clara empleada por las OCT, para comercializar la droga en Europa, al tratar de ingresar estas sustancia por diferentes puertos variando el modus operandi para evitar ser detectado por las autoridades.

Ecuador

Más de un tercio de la creciente producción de cocaína en Colombia llega actualmente a Ecuador, según fuentes antinarcóticas ecuatorianas. La droga sale de los puertos, las costas y los aeropuertos del país, y de allí se envía a todo el mundo, con destino a Estados Unidos, Europa e incluso Asia y Oceanía. Esta dinámica permite a las OCT emplear a este país como plataforma de lanzamiento, empleando estas rutas hasta llegar a los puertos marítimos en donde realizan los envíos de CHC y otras veces las autoridades lograron importantes decomisos. En el puerto de **Simón Bolívar** las autoridades lograron incautar el 46% con (1,6 T de CHC), seguido de **Guayaquil** con el 40% (1,4 T) y finalmente el puerto de **Posorja** con el 14% con 499 kg.

Mapa 11 Conexiones Portuarias Principales para Transporte de CHC



Fuente CMCON

Finalmente, en el mapa 11 se representa la dinámica de interconexión de los puertos del mundo para el transporte de CHC, como se aprecia en la gráfica, el mayor comportamiento y ruta preponderante es la conexión Latinoamérica y Europa, como se explicó anteriormente, Brasil, Colombia, Costa Rica, Guatemala, Ecuador y Perú tienen gran incidencia en la proyección de cargas ilícitas hacia Bélgica, Países Bajos y España, dejando claridad que las OCT utilizan más arterias de comunicación para llegar hasta los mercados principales.

No existe límite en la proyección delictiva para el movimiento de narcóticos, los alcances evidenciados conectan prácticamente todo el mundo, tendencia aunada al comercio marítimo que transporta aproximadamente el 90% de las mercancías mundiales y a través de los contenedores aproximadamente el 17%, convirtiéndose en una oportunidad para las organizaciones delictivas en el marco de capacidades, riesgos y valoración de costo benefi-

cio, a conllevar el movimiento a través de los puertos a nivel mundial.

El reto obedece a la capacidad de las autoridades de continuar con la integración y coordinaciones para minimizar el éxito de estas OCT, la implementación de nuevas tecnologías no intrusivas, la innovación de modalidades de detección, el detallado perfilamiento y la cooperación Interagencial, permitirán obtener mejores resultados e impactar a las economías ilegales en el mundo.





Protegemos el azul de la bandera



ARMADA DE COLOMBIA

CENTRO INTERNACIONAL DE INVESTIGACION Y ANÁLISIS CONTRA EL NARCOTRÁFICO MARÍTIMO

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