



Nuevas estrategias implementadas por las organizaciones del narcotráfico para el tráfico de estupefacientes por mar

José Soto Amezquita

Trabajo de grado para optar al título profesional:

Curso de Estado Mayor (CEM)

Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto"

Bogotá D.C., Colombia

C.D.
TEOB

**NUEVAS ESTRATEGIAS IMPLEMENTADAS POR LAS ORGANIZACIONES
DEL NARCOTRAFICO PARA EL TRAFICO DE ESTUPEFACIENTES POR MAR**

CCESP JOSE A. SOTO AMEZQUITA

CCESP JOSE A. SOTO AMEZQUITA

TRABAJO DE INVESTIGACION

Director
CF MARIA DEL CARMEN VELANCIA

**ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA
CURSO DE COMANDO Y ESTADO MAYOR 2001**

BOGOTA, D.C.

2001

**NUEVAS ESTRATEGIAS IMPLEMENTADAS POR LAS ORGANIZACIONES
DEL NARCOTRAFICO PARA EL TRAFICO DE ESTUPEFACIENTES POR MAR**

CCESP JOSE A. SOTO AMEZQUITA

TRABAJO DE INVESTIGACION

**Director
CF MARIA DEL CARMEN VELANDIA**

**ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA
CURSO DE COMANDO Y ESTADO MAYOR 2001**

BOGOTA, D.C.

2001

RESPONSABILIDAD DEL INVESTIGADOR

Pág

Manifiesto que la información registrada en el presente trabajo es fruto del estudio y análisis de informes y documentos que reposan en el Comando de la Armada Nacional, así como de entrevistas con personal del cuerpo de Guardacostas y de la Unidad Especializada de Interdicción Marítima de la Fiscalía General de la Nación y la documentación que se relaciona en la bibliografía. Las estrategias y tácticas empleadas por las organizaciones del narcotráfico para el tráfico de estupefacientes por vía marítima que aquí se tratan, han sido descubiertas mediante acciones de inteligencia y en desarrollo de las operaciones adelantadas por la Armada Nacional, el Cuerpo de Guardacostas de los Estados Unidos, la DEA y la Fiscalía General de la Nación en la lucha contra el narcotráfico.

| | |
|--|----|
| 1.2.1. Lanzadas repletas de fibra de vidrio | 4 |
| 1.2.2. Bultos pesados y algunos en carga | 5 |
| 1.2.3. Voleros, jarras y botas de plástico | 6 |
| 1.2.4. Colchoneros | 7 |
| 1.3. EMPLEO DE SUBMARINOS Y SUMERGIBLES | 7 |
| 1.4. OTRAS FORMAS PARA ESCONDER LA DROGA | 8 |
| 1.4.1. Empleo de sal y transmisoras de radio | 8 |
| 1.4.2. Empleo de elementos de a bordo para esconder la droga | 9 |
| 1.5. CASOS CURIOSOS | 10 |
| 1.5.1. Caso sapina | 10 |
| 1.5.2. Droga encapsulada | 11 |
| 1.5.3. Muletas de cocaína | 12 |
| 1.6. TACTICAS PARA BURLAR LA INSPECCION DE LAS AUTORIDADES | 13 |
| 1.6.1. Lavado de las embarcaciones | 13 |

| | |
|--|----|
| 1.5.2 Empleo de sustancias químicas | 13 |
| 2 ACCIONES A ADOPTAR PARA COMBATIR Y CONTRARRESTAR EL TRAFICO DE ESTUPEFACIENTES POR VIA MARITIMA | 14 |
| CONTENIDO | |
| 3.1 BUQUES NODRIZA | 14 |
| 3.2 CALETAS EN LAS EMBARCACIONES | 15 |
| INTRODUCCION | |
| 1. ESTRATEGIAS IMPLEMENTADAS POR LAS ORGANIZACIONES DEL NARCOTRAFICO PARA EL TRAFICO DE ESTUPEFACIENTES POR VIA MARITIMA | 15 |
| 1.1 EMPLEO DE BUQUES NODRIZA PARA REABASTECER LAS GO – FAST EN ALTA MAR | 3 |
| 1.2 CALETAS EN LAS EMBARCACIONES | 4 |
| 1.2.1 Lanchas rápidas de fibra de vidrio | 17 |
| 1.2.2 Buques pesqueros y buques de carga | 5 |
| 1.2.3 Veleros, yates y botes de recreo | 6 |
| 1.2.4 Contenedores | 7 |
| 1.3 EMPLEO DE SUBMARINOS Y SUMERGIBLES | 7 |
| 1.4 OTRAS FORMAS PARA ESCONDER LA DROGA | 8 |
| 1.4.1 Empleo de sal y transmisores de radio | 8 |
| 1.4.2 Empleo de elementos de a bordo para esconder la droga | 9 |
| 1.5 CASOS CURIOSOS | 10 |
| 1.5.1 Caso aspirina | 10 |
| 1.5.2 Droga encapsulada | 11 |
| 1.5.3 Maletas de cocaína | 12 |
| 1.6 TACTICAS PARA BURLAR LA INSPECCION DE LAS AUTORIDADES | 13 |
| 1.6.1 Lavado de las embarcaciones | 13 |

| | | |
|-------|---|----|
| 1.6.2 | empleo de sustancias olorosas | 13 |
| 2. | ACCIONES A ADOPTAR PARA COMBATIR Y CONTRARRESTAR EL TRAFICO DE ESTUPEFACIENTES POR VIA MARITIMA | 14 |
| 2.1 | BUQUES NODRIZA | 14 |
| 2.2 | CALETAS EN LAS EMBARCACIONES | 15 |
| 2.2.1 | Lanchas rápidas de fibra de vidrio | 15 |
| 2.2.2 | Buques pesqueros y buques de carga | 15 |
| 2.2.3 | Veleros, yates y botes de recreo | 16 |
| 2.2.4 | Contenedores | 17 |
| 2.3 | OTRAS FORMAS PARA ESCONDER LA DROGA | 17 |
| 2.3.1 | Empleo de sal y transmisores de radio | 17 |
| 2.3.2 | Empleo de elementos de a bordo para esconder la droga | 18 |
| 2.4 | CASOS CURIOSOS | 18 |
| 2.5 | TACTICAS PARA BURLAR LA INSPECCION DE LAS AUTORIDADES | 19 |
| 2.5.1 | Lavado de las embarcaciones | 19 |
| 2.5.2 | Empleo de sustancias olorosas | 19 |
| 3. | RUTAS EMPLEADAS POR EL NARCOTRAFICO PARA EL TRAFICO DE ESTUPEFACIENTES POR VIA MARITIMA | 20 |
| 3.1 | CARTEL DE CALI | 22 |
| 3.2 | CARTEL DE MEDELLIN | 23 |
| 3.3 | CARTEL DE LA COSTA | 23 |
| 3.4 | CARTEL DE LAS F.A.R.C. | 24 |
| 3.5 | CARTEL DE LAS AUTODEFENSAS | 24 |
| 4. | LAS EMBARCACIONES | 25 |

| | |
|--|-----------|
| 4.1 PERFIL FISICO DE LAS EMBARCACIONES | 27 |
| 4.1.1 Embarcaciones de perfil bajo | 27 |
| 4.1.2 Embarcaciones rápidas | 27 |
| 4.1.3 Buques de pesca y cargueros de cabotaje pequeños | 27 |
| 4.1.4 Embarcaciones recreativas | 28 |
| 4.1.5 Cargueros oceánicos | 28 |
| CONCLUSIONES | 29 |
| RECOMENDACIONES | 32 |

drogas. El negocio de las drogas, como cualquier otra industria, está gobernado por las leyes de la oferta y la demanda.

A comienzos de los años 90, Colombia funcionaba como un gran centro de procesamiento de pasta de coca para la producción de cocaína; la materia prima era cultivada y semiprocesada en otros países vecinos. En 1997, el país se convirtió en el primer productor mundial de coca. La expansión de las zonas cacaeras colombianas ha compensado la importante disminución en el cultivo de coca registrada en Perú y Bolivia, al mismo tiempo que el cultivo de amapola y la producción de goma de opio ha aumentado significativamente. Colombia se ha convertido en el principal proveedor de cocaína y heroína en el mercado de Estados Unidos de Norte América.

El tráfico de estupefacientes por vía marítima desde Colombia hacia otros países, especialmente de Norte y Centro América, se ha incrementado notablemente en los últimos años. En el año 2000, el servicio de Guardacostas de los Estados

INTRODUCCION

El comercio de drogas ilícitas es un negocio global de dimensiones multimillonarias. La ONU calcula que, a nivel mundial, hay más de 50 millones de personas que consumen regularmente heroína, cocaína y/o drogas sintéticas y millones más están vinculadas a la producción, tráfico, distribución y venta de drogas. El negocio de las drogas, como cualquier otra industria, está gobernado por las leyes de la oferta y la demanda.

A comienzos de los años 90, Colombia funcionaba como un gran centro de procesamiento de pasta de coca para la producción de cocaína; la materia prima era cultivada y semiprocesada en otros países andinos. En 1997, el país se convirtió en el primer productor mundial de coca. La expansión de las zonas cocaleras colombianas han compensado la importante disminución en el cultivo de coca registrada en Perú y Bolivia, al mismo tiempo que el cultivo de amapola y la producción de goma de opio ha aumentado significativamente. Colombia se ha convertido en el principal proveedor de cocaína y heroína en el mercado de Estados Unidos de Norte América.

El tráfico de estupefacientes por vía marítima desde Colombia hacia otros países, especialmente de Norte y Centro América, se ha incrementado notablemente en los últimos años. En el año 2000, el servicio de Guardacostas de los Estados

Unidos decomisó 600 toneladas de clorhidrato de cocaína, en desarrollo de operaciones contra el narcotráfico en el mar. Por su parte la Armada Nacional, en lo que va corrido del presente año, ha incautado 6.606 kilos de clorhidrato de cocaína, 119 kilos de heroína, 175 kilos de base de coca para la producción de cocaína y 1.165 kilos de marihuana prensada y una importante cantidad de precursores químicos que pretendían ingresar al país las organizaciones del narcotráfico.

Ante la acción de las autoridades, las organizaciones del narcotráfico han implementado nuevas estrategias para el tráfico de estupefacientes por vía marítima, por lo que se hace necesaria la adopción de medidas por parte de la Armada Nacional para combatirlas y contrarrestarlas.

Con la presente investigación pretendo determinar algunas de las nuevas estrategias que han implementado las organizaciones del narcotráfico para el transporte de estupefacientes por vía marítima con el fin de burlar las acciones de la Armada nacional, así como presentar posibles acciones para combatirlas y contrarrestarlas y reprimir dicha actividad ilícita. Es de anotar que del total del volumen de droga que sale del país, el noventa por ciento, sale por vía marítima.

Al disminuir la capacidad de carga de dichas embarcaciones, las organizaciones del narcotráfico han implementado el empleo buques pesqueros o de carga como buques "nodriza" para reabastecerse de combustible, agua y víveres en alta mar, especialmente en el océano Pacífico.

1. ESTRATEGIAS IMPLEMENTADAS POR LAS ORGANIZACIONES DEL NARCOTRAFICO PARA EL TRAFICO DE ESTUPEFACIENTES POR VIA MARITIMA

En los últimos años, gracias a la acción desarrollada por la Armada nacional en la lucha contra el narcotráfico, se han podido establecer nuevas estrategias que las organizaciones del narcotráfico han implementado para el transporte de sustancias ilícitas por vía marítima con el propósito de burlar la acción de las autoridades y lograr llevar el producto ilícito a su destino. A continuación se plantean algunas de esas estrategias.

1.1 EMPLEO DE BUQUES NODRIZA PARA REABASTECER LAS GO FAST EN ALTA MAR.

Teniendo en cuenta las grandes distancias que tienen que recorrer las lanchas tipo GO FAST desde los puntos de partida en la costas colombianas hasta el lugar de destino, y a que al llevar a bordo el combustible necesario para la travesía se disminuye la capacidad de carga de dichas embarcaciones, las organizaciones del narcotráfico han implementado el empleo buques pesqueros o de carga como buques “nodriza” para reabastecerse de combustible, agua y víveres en alta mar, especialmente en el océano Pacífico.

En el caso de los pesqueros, estos zarpan de los puertos con permiso de pesca expedido por la Capitanía de Puerto para una zona determinada, la cual generalmente se encuentra a no más de cien millas de la costa, pero no se dirigen a estas sino que ponen rumbo a alta mar a un punto preestablecido donde llegan las lanchas cargadas con narcóticos a reabastecerse para luego continuar el viaje hacia el lugar de destino. Estos buques pesqueros han sido acondicionados para aumentar la capacidad de carga de combustible y en algunos casos les han adecuado caletas para transportar droga, la cual es entregada en alta mar.

En el caso de los buques de carga, también han acondicionado compartimentos como tanques para transportar gasolina y algunas caletas para esconder droga. Estos buques zarpan con permiso de zarpe con un destino determinado, desviándose de su ruta hacia alta mar a un punto preestablecido donde reabastecen a las GO FAST bien sea de combustible, víveres y agua o en algunos casos de droga.

1.2 CALETAS EN LAS EMBARCACIONES

Esta es una de las modalidades más empleadas por el narcotráfico en todo tipo de embarcaciones, como se muestra a continuación:

1.2.1 Buques pesqueros y buques de carga

1.2.1 Lanchas rápidas de fibra de vidrio:

Estas lanchas son preparadas generalmente en las marinas en los puertos. Allí, reforman la estructura de la lancha, construyéndole compartimentos nuevos a

manera de bodegas para guardar el alcaloide. En estos casos, estos compartimentos no constituyen caletas pues están a la vista de quien las inspeccione, los tripulantes justifican la existencia de estos compartimentos aduciendo que fueron construidos para guardar la pesca. Obviamente no es normal tener una lancha con tres o cuatro motores fuera de borda de alto cilindraje dedicada a la pesca. En algunos casos construyen pequeños compartimentos ocultos los cuales son empleados para encaletar heroína o anfetaminas, que ocupan menos volumen pero su costo es elevado.

Una forma un tanto particular para esconder droga de alto valor como heroína o anfetaminas en el momento de ser inspeccionados en el mar consiste en que con anterioridad le han colocado una o varias argollas de acero por debajo de la quilla de la lancha, en las cuales pasan cuerdas y las amarran a la borda. La droga, la cual previamente han empacado en empaques plásticos e impermeables, la llevan dentro de redes o mallas con elementos de peso considerable para que sirvan de muertos, de tal manera que cuando se aproxima la autoridad que va a practicar la inspección, rápidamente amarran las mallas a las cuerdas y las arrojan al mar; así la droga se hunde pero queda sujeta a la quilla de la embarcación la cual, después de la inspección es recuperada.

1.2.2 Buques pesqueros y buques de carga

Por el tamaño de estos buques, es fácil en sus compartimentos construir caletas de considerable tamaño para el transporte de droga. De acuerdo con los hallazgos en las operaciones antinarcóticas, se han encontrado compartimentos

ocultos en los tanques de combustible, tanques de agua, cuartos fríos, cuarto de máquinas en las sentinas, en los mamparos, en estaciones de incendio fijas, en los mástiles, en la cocina y en los camarotes de la tripulación entre otros.

Una táctica muy empleada, especialmente en los puertos de Turbo y Santa Marta en los buques bananeros, consiste en pegar al casco de las motonaves, en la obra viva, cilindros a manera de torpedos cargados con droga. Estos son colocados allí por buzos. También son utilizadas para esconder la droga las cajas de mar, el codaste y cualquier parte de la obra viva del casco que les permita sujetar carga.

En el caso de los buques bananeros que salen del puerto de Turbo, después de la inspección que pasan los buzos al zarpe, en el tránsito entre Triganá y Capurganá, antes de salir del Golfo de Urabá, pequeñas embarcaciones se acercan a la motonave, esta detiene la marcha y buzos descienden para colocar droga en la obra viva del buque.

1.2.3 Veleros, yates y botes de recreo

Uno de los lugares preferidos por los narcotraficantes para esconder la droga en los veleros es los mástiles, por su tamaño, material y lo difícil de inspeccionar.

Tanto en los veleros como en los yates y botes de recreo, se ha encontrado droga en los tanques de agua y de combustible, en los cóferdam, en los camarotes y en los botes salvavidas.

1.2.4 Contenedores

El empleo de contenedores para el transporte de narcóticos es antiguo, sin embargo en los y últimos años su empleo se ha perfeccionado con el fin de burlar las autoridades y lograr su objetivo.

La táctica más empleada últimamente consiste en construir falsos mamparos a manera de dobles fondos pero no a gran profundidad sino cubriendo toda una cara del contenedor de tal manera que no se afecte en nada su apariencia y se modifiquen lo mínimo posible sus dimensiones. Para tal fin emplean indiscriminadamente todo tipo de contenedores, siendo más apetecidos los refrigerados por la estructura térmica que poseen las paredes del contenedor.

1.3 EMPLEO DE SUBMARINOS Y SUMERGIBLES

De acuerdo con informaciones de agencias de inteligencia, las organizaciones del narcotráfico están utilizando *narcosubmarinos* compactos en miniatura que, teledirigidos y sin tripulación humana, trasladaban cocaína desde Colombia a Europa y Estados Unidos, utilizando a México como puente.

De acuerdo con la información, los submarinos *inteligentes*, con apenas cinco a seis metros de eslora, están equipados con sistemas electrónicos sumamente avanzados, lo que les permite navegar en forma autónoma, bordeando los litorales. Usan una tecnología similar a la que emplea la NASA, tienen casco de fibra de vidrio, muy difícil de detectar por los radares de base terrestres y por los guardacostas. Se lanzan desde algún puerto colombiano y automáticamente

hacen rumbo a su punto de reunión en alta mar, donde son pescados por barcos de gran calado, que trasladan la droga a sus destinos.

También están empleando sumergibles que no son detectados por el radar, para llevar la droga desde el litoral a las embarcaciones de gran calado en alta mar. Se tiene conocimiento de la existencia de un submarino utilizado para sacar droga a alta mar en el golfo de Urabá y otro en santa Marta.

1.4 OTRAS FORMAS PARA ESCONDER LA DROGA

De acuerdo con lo últimos decomisos de droga efectuados por la Armada Nacional y a información suministrada por la Policía Antinarcoóticos y la Unidad Especializada de Interdicción Marítima de la Fiscalía General de la nación, se tiene conocimiento de nuevas tácticas y el empleo de variados elementos para esconder la droga a bordo. A continuación se presentan algunas de ellas:

1.4.1 Empleo de sal y transmisores de radio

Este es un nuevo método empleado en las GO FAST por los narcotraficantes para recuperar la droga después de ser lanzada al mar.

Para tal efecto, la droga es muy bien empacada en empaque impermeable ciento por ciento y cubren cada paquete (panela) con una capa más o menos gruesa de sal. A la carga, le colocan un radiotransmisor con un sistema de posicionamiento global (GPS) con baterías que usan el agua de mar como electrolito.

Cuando la GO FAST es detectada y se inicia la operación de interdicción, los tripulantes de la lancha lanzan el cargamento al mar el cual se hunde por el peso de la sal y emprenden la huida si es posible o se deshacen de la lancha ya sea incendiándola o hundiéndola, con el fin de desaparecer toda evidencia. Las autoridades generalmente recogen los tripulantes de la GO FAST y los llevan a puerto para ponerlos a disposición de las autoridades y generalmente a los pocos días quedan en libertad por falta de evidencias.

1.4.1 Caso asueta

La carga que fue lanzada al mar, después de seis horas aproximadamente, al disolverse la sal que recubría cada paquete, sale a la superficie y el radiotransmisor envía una señal, dando la posición geográfica la cual es recibida por un buque que se encuentra relativamente cerca del lugar y es recogida por este. Así, los tripulantes que fueron capturados, no tienen mayores problemas y la carga es recuperada por la organización.

1.4.2 Empleo de elementos de a bordo para esconder la droga

Es importante anotar que en materia de tráfico de estupefacientes, los narcotraficantes emplean cualquier elemento que ofrezca espacio y seguridad para esconder el alcaloide y lograr burlar la inspección de las autoridades. Para tal efecto, desarrollan una verdadera obra de arte para esconder la droga en el interior de esos elementos y dejarlos tal y como viene su presentación original, de tal manera que no despierten la menor sospecha.

Los elementos más empleados para tal fin son: chalecos salvavidas, anillos salvavidas, extinguidores, botellas de aire de los equipos de respiración

autónoma, botellas de aire de los equipos de buceo, baterías, maderos de apuntalamiento, mangueras de incendio, aplicadores de niebla y boquillas entre otros. También emplean algunos equipos de a bordo para esconder la droga como, especialmente maquinaria auxiliar repetida o de respeto y algunos equipos electrónicos.

1.5 CASOS CURIOSOS

1.5.1 Caso aspirina

Este caso fue descubierto por el C.T.I de la Fiscalía y aunque no ocurrió a bordo de una embarcación, es interesante conocerlo para ver el ingenio de los narcotraficantes para esconder la droga.

En el aeropuerto de Pereira semanalmente se presentaba un señor de unos sesenta años aproximadamente, para salir del país con destino Miami; al revisar su equipaje, no se encontraba nada anormal, pues siempre viajaba con una maleta de mano con poca ropa y los elementos de aseo personal, el sujeto en mención siempre llevaba una caja de aspirinas, a lo cual aducía que sufría de problemas cardiacos y que el médico le había ordenado tomarse dos aspirinas diarias, lo cual era reforzado con una fórmula médica que llevaba consigo. En una ocasión, un oficial de la Policía Antinarcóticos, retuvo una pastilla para mandarla analizar en el laboratorio pero el resultado fue correcto, la pastilla correspondía a "ácido acetil salisílico" (aspirina).

El sujeto continuó realizando sus viajes semanales con el mismo equipaje hasta que un día que al revisar el equipaje en el aeropuerto, por accidente se cayó la caja que contenía las pastillas de aspirina, un agente del C.T.I, que se encontraba cerca, se acercó, levantó la caja y observó que una pastilla se había partido; tomó los pedazos de esa pastilla y la observó con detenimiento encontrando que aparentemente tenía tres capas, inmediatamente la envió al laboratorio donde encontraron que la pastilla contenía heroína en su interior.

El sujeto fue detenido y confesó que desde hacía un año estaba llevando heroína a los estados Unidos encapsulada en pastillas de aspirina. Dijo que había conocido un japonés quien le vendió la máquina para perforar las pastillas. Básicamente era un taladro que tenía una broca muy fina que tenía un dispositivo que permitía abrir una especie de uñas para hacer una cavidad de mayor tamaño a la del orificio de entrada. Así, el sujeto perforaba una por una las pastillas de aspirina, las llenaba de heroína y el orificio lo tapaba con polvo de aspirina de tal manera que la pastilla quedaba intacta y con propiedades en su exterior ciento por ciento de aspirina.

1.5.2 Droga encapsulada

Este es un método utilizado especialmente para esconder heroína y pasarla por puntos de requisa y seguridad como la guardia de los buques, aeropuertos, guardias de las cárceles, etc.

Para esto toman cápsulas de medicamentos como antibióticos o antigripales, las desarmarman, les sacan el medicamento y las llenan con heroína. Estas cápsulas son escondidas en las cavidades del cuerpo, en la ropa o maletines y en algunos casos como el de las cárceles son utilizadas personas de raza negra y las cápsulas son escondidas en el pelo.

1.5.3 Maletas de cocaína

La detección de este método ocurrió por accidente, pues en una ocasión un grupo de interdicción de Guardacostas de los Estados Unidos, retuvieron una embarcación cerca de Miami, a bordo encontraron seis maletas idénticas con ropa y objetos personales, cuando fueron inspeccionadas por los hombres de Guardacostas, en una de ellas encontraron un paquete que contenía una pasta sospechosa por lo que procedieron a hacerle la prueba con los reactivos químicos dando resultado negativo. Sin embargo, cuando estaban haciendo la prueba con los reactivos, por accidente cayó una gota del reactivo para prueba de cocaína en una de las maletas y a los pocos segundos se tornó de color azul, esto fue observado por uno de los del equipo de visita y registro, el cual informó al jefe del grupo y procedieron a efectuarle la prueba a todas las maletas. Todas las maletas dieron positivo a cocaína, por lo que fueron decomisadas y llevadas al laboratorio. Allí encontraron que las maletas estaban construidas en un 60% fibra de vidrio y 40% cocaína y vieron que era posible separar el alcaloide mediante un sencillo procedimiento químico. Igualmente encontraron que la ropa que se encontraba en las maletas estaba impregnada con cocaína a manera de almidón y que era posible separarla simplemente mediante el empleo de gasolina.

1.6 TACTICAS PARA BURLAR LA INSPECCION DE LAS AUTORIDADES

1.6.1 Lavado de las embarcaciones

Las organizaciones del narcotráfico para burlar la búsqueda de pruebas por parte de las autoridades, una vez que las lanchas regresan a puerto, las lavan con gasolina, ACPM o aceite. Este lavado tiene la finalidad de evitar que se puedan tomar muestras mediante la utilización del IOSCAN (por aspersion atómica).

1.6.2 Empleo de sustancias olorosas

Teniendo en cuenta la efectividad de los perros entrenados para detectar narcóticos, los narcotraficantes, emplean sustancias aromáticas para enmascarar el olor de la droga y evadir la búsqueda por parte de los caninos. Así las cosas, las sustancias más empleadas para tal fin son; el café, algunos hidrocarburos como gasolina, fuel oil y tiner entre otros; combinaciones de condimentos como cebolla, ajo, pimienta y cominos y algunos aromáticos industriales.

2.2 CAJETAS EN LAS EMBARCACIONES

Para detectar estas cajetas en las embarcaciones se pueden utilizar los

2. ACCIONES A ADOPTAR PARA COMBATIR Y CONTRARESTAR EL TRAFICO DE ESTUPEFACIENTES POR VIA MARITIMA

2.2.1 Lanchas rápidas de fibra de vidrio

Efectuar inspecciones a las embarcaciones en las marinas, para verificar si su

2.1 BUQUES NODRIZA

Efectuar un control exhaustivo por parte de las Capitanías de Puerto en lo referente a la expedición de los permisos de zarpe para los buques pesqueros.

La capitanía de Puerto puede ordenar una inspección de zarpe y otra de arribada, así se puede determinar la cantidad de combustible con que zarpa el buque y la carga con que regresa a puerto. Es de anotar que los motores de los buques pesqueros son Diesel por lo que la cantidad de gasolina y aceite de dos tiempos que lleva al momento del zarpe no debe exceder de la cantidad necesaria para operar los botes fuera de borda con que cuenta dicho buque.

2.2.2 Buques pesqueros y botes de carga

La autoridad marítima puede establecer un máximo de gasolina y aceite de dos tiempos que puede llevar el buque para efectuar un control efectivo tanto al zarpe como en alta mar cuando sea inspeccionado por unidades de la Armada Nacional.

planes y demás documentación de la embarcación. Se debe prestar atención a

Así mismo establecer una sanción y acción a seguir por parte de las unidades de la Armada que encuentre buques pesqueros fuera del área autorizada.

2.2 CALETAS EN LAS EMBARCACIONES

Para detectar estas caletas en las embarcaciones se pueden adelantar las siguientes acciones:

2.2.1 Lanchas rápidas de fibra de vidrio

Efectuar inspecciones a las embarcaciones en las marinas, para verificar si su estructura ha sido modificada y en caso de encontrar motonaves sospechosas, determinar si han sido empleadas para el transporte de estupefacientes, mediante el empleo de equipos especiales y perros entrenados en la detección de narcóticos.

2.2.3 Veleros, yates y botes de recreo

Cuando se efectúe la inspección de una lancha en el mar, ordenar parar máquinas y pasar un cabo por debajo de la embarcación de proa a popa para constatar que no hay ningún elemento suspendido a la quilla.

2.2.2 Buques pesqueros y buques de carga

En coordinación con las Capitanías de Puerto, efectuar inspecciones a los buques mercantes por parte de peritos entrenados y capacitados con el fin de verificar si se ha modificado la arquitectura del buque, mediante la comparación con los planos y demás documentación de la embarcación. Se debe prestar atención a los tanques de combustible, agua y lubricante y compartimentos cerrados, para verificar que en su interior no han sido construidas caletas. Así mismo verificar el

espesor de los mamparos para constatar que no se han construido dobles fondos mediante enchape y otros elementos decorativos.

Hacer obligatoria la inspección por buzos a los buques antes de zarpar especialmente en los puertos de Turbo y Santa Marta. En el caso de Turbo, es necesario hacer doble inspección con buzos, una en el área de cargue al zarpe y otra entre Triganá y Capurganá, para verificar que durante el tránsito no le hayan colocado alguna carga con droga al buque en la obra viva.

2.2.3 Veleros, yates y botes de recreo

Efectuar inspecciones a estas embarcaciones en puerto para verificar si se están adelantando trabajos en ellos que despierten algún tipo de sospecha, verificando especialmente los mástiles, tanques y compartimentos cerrados, mediante el empleo de perros entrenados en antinarcóticos y equipos especiales.

Las inspecciones que se practiquen en el mar a estas embarcaciones deben estar orientadas a detectar anomalías en la estructura, en los compartimentos cerrados y en los mástiles, mediante verificación acústica.

2.2.4 Contenedores

Al inspeccionar los contenedores, verificar detenidamente los mamparos para identificar anomalías, la mínima señal de anomalía, puede ser la alarma

para descubrir alguna caleta o un doble fondo. Se debe prestar atención a aspectos tales como irregularidades en la pintura, soldaduras recientes o en lugares que no deben existir, fisuras, entre otros. Una forma de determinar si el contenedor ha sido modificado es verificando sus medidas interiores; es de anotar que los contenedores tienen dimensiones estándar por lo que al encontrar variaciones en estas, se puede determinar que algo anormal hay en él. En algunos casos las variaciones en las dimensiones son mínimas, pero esto es un buen indicio para continuar la búsqueda de la caleta con la ayuda de equipos especiales o de perros entrenados en antinarcóticos.

2.3 OTRAS FORMAS PARA ESCONDER LA DROGA

2.3.1 Empleo de sal y transmisores de radio

Teniendo en cuenta que mediante esta táctica, los narcotraficantes buscan desaparecer la evidencia (la droga), la acción recomendable es dejar una unidad a flote en el área donde fue arrojada la droga por un tiempo de seis a diez horas en espera de que la sal se disuelva y la droga salga nuevamente a la superficie y se pueda recoger.

2.3.2 Empleo de elementos de a bordo para esconder la droga

Al inspeccionar las embarcaciones, hacerlo con la mayor malicia del caso y prestar gran atención al verificar elementos tales como: chalecos y anillos salvavidas, extinguidores, botellas de aire de los equipos de respiración autónoma, botellas de aire de los equipos de buceo, baterías, maderos de apuntalamiento, mangueras de incendio, aplicadores de niebla y boquillas entre otros. Cualquier

anormalidad que se encuentre en estos elementos puede constituirse en una importante pista para el hallazgo de droga.

Inspeccionar equipos electrónicos y maquinaria auxiliar donde se sospeche se puedan esconder narcóticos.

2.4 CASOS CURIOSOS

Ante curiosas y novedosas tácticas implementadas por los narcotraficantes para introducir droga a las embarcaciones o a otros sitios, las personas encargadas de las inspecciones o requisas, deben ser altamente maliciosas y desconfiadas. Deben observar muy bien a las personas para ver su comportamiento, tratando de encontrar aspectos fuera de lo común, sospechosos, que indiquen que algo anormal está sucediendo.

Inspeccionar muy bien los medicamentos de los botiquines, el material de las maletas, la ropa, las personas, etc. Con el empleo de químicos y equipos apropiados.

2.5 TACTICAS PARA BURLAR LA INSPECCION DE LAS AUTORIDADES

2.5.1 Lavado de las embarcaciones

Una lancha que presente olor fuerte a gasolina o a cualquier otro hidrocarburo por todas partes, de por si es una embarcación sospechosa. Así las cosas, se debe

hacer la prueba de aspersion atómica, tomando varias muestras en diferentes sitios de la embarcación y a equipos de navegación y cubierta de la misma.

2.5.2 Empleo de sustancias olorosas

Efectuar prueba de aspersion atómica en los compartimentos donde se presenten olores concentrados. Las sustancias que presenten el olor, deben ser verificadas con los reactivos para comprobar si se trata de narcóticos y aunque la prueba salga negativa, tomar muestras para enviarlas al laboratorio para una segunda y más completa verificación.

- Bogotá-Caracas-Aruba-Madrid-Amsterdan
- Orinduque-Cayana-Tinidad y Tobago-Europa
- Punta Guáinias-Cayo Largo-Cayo Lebo-Cayo Agua-Miami
- Bogotá-San Juan-Madrid
- Bogotá-Aruba-Rotterdam
- Bogotá-Caracas-San Juan-Madrid
- Bogotá-San José-Tegucigalpa-Guatemala-Madrid
- y Bogotá-Tegucigalpa-Miami-Tampa

Sin embargo, desde que la administración Bush sustituyó la guerra ideológica contra el fanatismo comunista por la guerra al narcotráfico, los mercados de droga tuvieron que modificar constantemente sus rutas, estrategias (formas de acción) y métodos de transacción.

3. RUTAS EMPLEADAS POR EL NARCOTRAFICO PARA EL TRAFICO DE ESTUPEFACIENTES POR VIA MARITIMA

De acuerdo con un documento elaborado en abril de 1991 por el Departamento Administrativo de Seguridad (DAS), de Colombia, con base en informaciones suministradas por la red de países afiliados a la Policía Internacional (Interpol), la cocaína procesada por los cárteles de Medellín y Cali salía hacia Europa y Estados Unidos a través de ocho rutas:

- Cúcuta-Caracas-Aruba-Madrid-Amsterdam;
- Cúcuta-Caracas-Trinidad y Tobago-Europa;
- Punta Gallinas-Cayo Largo-Cayo Lobo-Cayo Aguila-Miami;
- Bogotá-San Juan-Madrid;
- Bogotá-Aruba-Rotterdam;
- Bogotá-Caracas-San Juan-Madrid;
- Bogotá-San José-Tegucigalpa-Guatemala-Madrid;
- y Bogotá-Tegucigalpa-Miami-Tampa.

Sin embargo, desde que la administración Bush sustituyera la cruzada ideológica contra el *fantasma comunista* por la *guerra al narcoterrorismo*, los mercaderes de droga tuvieron que modificar constantemente sus rutas, *almacenes* (centros de acopio) y métodos de transportación.

Así, la cocaína y la heroína colombiana, pero también la peruana y boliviana, sustituyeron la tradicional ruta marítima del Caribe, con eje en Panamá y con destino final en Miami, Florida, por la del Pacífico con base en los puertos mexicanos de Acapulco, Mazatlán y Ensenada. También fueron utilizados barcos que zarparon de los puertos peruanos de Pimentel, Salaverry y Chimbote, con destino a Buenaventura, Colombia; Panamá; Corinto, Nicaragua; Puerto Cortés, Honduras; Champerico, Guatemala, y Veracruz y Tampico, en el golfo de México.

La llamada *ruta de oro* del tráfico de cocaína desde Sudamérica utiliza el Océano Pacífico. Los buques cargueros de gran calado llegan frente a las costas de Chiapas (Puerto Madero), Oaxaca (Salinas Cruz), Nayarit (San Blas), Sinaloa (Mazatlán) y Baja California Sur (Los Cabos) y, sin tocar puerto, trasladan la cocaína a lanchas rápidas, que se encargan de transportar el alcaloide a tierra firme. También hay barcos con droga que ingresan por el Golfo de México y descargan la cocaína frente a los puertos de Veracruz y de Altamira, en Tamaulipas.

En los últimos años, los cárteles colombianos de la droga han reducido al máximo sus operaciones por tierra y aire. Por ejemplo, entre 1990 y 1996 uno de los métodos más utilizados era el "bombardeo" de droga, o sea, el lanzamiento desde avionetas de cargamentos de cocaína sobre el mar, en lagos e incluso en zonas montañosas de difícil acceso, que eran recogidos por "peones" (generalmente pescadores y campesinos mexicanos bajo el mando de un "burrero" o "pasador"). En la actualidad, se estima que del total de la droga que ingresa o pasa por

México y los demás países de Centro América, más del 90% llega en embarcaciones. Y de acuerdo con el informe, de cada 10 casos de transporte detectados por la DEA, sólo uno es interceptado en México. Los demás llegan a un sitio de "resguardo" antes de su traslado a Estados Unidos.

Los carteles colombianos en los últimos años, debido a la decidida acción de la justicia y el ataque frontal de los estamentos de seguridad del Estado, han cambiado su modo de operar; es así como se han atomizado en pequeñas organizaciones clandestinas y de bajo perfil.

A pesar de esta atomización de los carteles, las agencias de inteligencia de los organismos de seguridad del Estado, en mutua cooperación con las de otros países, han logrado determinar algunas rutas que emplean las organizaciones pertenecientes a los carteles de la droga en Colombia. Los cárteles colombianos han establecido una "delimitación geográfica" para el surtimiento de cocaína a sus mercados de México y Estados Unidos.

3.1 CARTEL DE CALI

El cártel de Cali, es el encargado de los cargamentos que salen hacia el Caribe y el Canal de Yucatán, a través de por lo menos seis rutas marítimas, con puntos de reabastecimiento de combustible.

3.2 CARTEL DE LA COSTA

Tales rutas y "puntos de reabastecimiento" son: Jamaica, Cuba, Haití, islas de San Cristóbal, San Andrés, Santa Marta, Coveñas, Turbo y la Guajira entre otros, con

Andrés, Belice, costas de Yucatán, Cozumel, Tulum y Banco Chinchorro (ubicados estos tres últimos en el estado de Quintana Roo).

Por otra parte, se tiene conocimiento que organismos de inteligencia estadounidenses descubrieron otra ruta marítima del Cártel de Cali, que unía el puerto de Balboa, en Panamá, con Ensenada, Baja California (territorio del Cártel mexicano de los Arellano Félix), y cuyos destinos finales eran San Diego (EEUU), Canadá y Europa (España, Francia e Italia). En los puertos de Balboa y Ensenada los buques eran reacondicionados con doble fondo para transportar la droga.

3.2 CARTEL DE MEDELLIN

El cártel de Medellín mantiene una importante presencia en la introducción de cocaína a Estados Unidos y Centro América. Su principal ruta marítima es el Pacífico, bordeando las costas de Panamá, Costa Rica, Nicaragua, El Salvador, Guatemala y México, cuyos "centros receptores" o de "acopio" son los estados de Chiapas, Oaxaca, Guerrero, Jalisco, Nayarit, Michoacán, Sinaloa y Baja California. El cártel de Medellín también opera una ruta que cruza por el Canal de Panamá, hasta llegar al Mar de Honduras, desde donde tiene "afluentes", en menor escala que el cártel de Cali, que le permiten introducir cocaína a México, a través del Caribe y la Península de Yucatán.

3.3 CARTEL DE LA COSTA

Este cartel tiene su accionar en el mar Caribe. La droga sale por los puertos de Cartagena, Barranquilla, Santa Marta, Coveñas, Turbo y la Guajira entre otros, con

destino a los Estados Unidos y Centro América. Las Islas del Caribe son utilizadas como puntos de entrega o reabastecimiento de las embarcaciones, donde cuentan con contactos y en algunos casos con colaboración de las autoridades de dichas islas.

3.4 CARTEL DE LAS F.A.R.C.

Las FARC tienen su principal centro de producción de droga en la zona de distensión. El alcaloide es sacado por el Pacífico por el Delta del Patía, Guapi, Buenaventura, Bahía Solano, Bahía Utría, Bahía Cueva y Juradó (Chocó). Tienen contactos con los carteles de Medellín, Cali y la Costa quienes generalmente se encargan de la comercialización. A cambio de la droga, las FARC reciben Armas, municiones, explosivos y dinero en efectivo.

3.5 CARTEL DE LAS AUTODEFENSAS

Esta red de comercialización funciona en los puertos naturales de Turbo, Necoclí, Arboletes, Puerto Escondido, Moñitos, San Bernardo del Viento y Capurganá en la Costa Atlántica y Juradó y Bahía Solano en el Pacífico Norte.

Por estas regiones se saca según la DEA cerca del 60.% de la droga que se envía al mercado internacional y se reciben dólares, mercancías de contrabando Y armas en forma de pago. Esta droga surte los mercados de Norte y Centro América y es transportada por vía marítima en su gran mayoría.

4. LAS EMBARCACIONES

Para el transporte de la droga, las organizaciones del narcotráfico utilizan preferentemente lanchas rápidas con motores fuera de borda fabricadas por la empresa de Medellín Eduardoño. De acuerdo con investigaciones realizadas por las agencias de inteligencia nacionales e internacionales, se conoció que desde 1995 una empresa de Belice viene fabricando embarcaciones con características similares a las construidas por Eduardoño.

Las embarcaciones son construidas a la medida de los narcotraficantes", según el informe de inteligencia. La mayoría tiene capacidad para transportar hasta tres toneladas de cocaína y cuatro tripulantes; utilizan dos motores Yamaha fuera de borda, de 250 caballos de fuerza, y tienen una capacidad de combustible -diesel y gasolina- de mil 500 litros, que les permiten navegar durante 30 horas antes de reabastecerse. Por ejemplo, una nave de este tipo puede salir de Barranquilla, y llegar a las costas de Quintana Roo (Mexico) en menos de 50 horas. Los modelos de lanchas Eduardoño que más utilizan los narcotraficantes son: la E21-AOP, una embarcación liviana, "con amplio volumen de almacenamiento" y estabilidad frente a las corrientes; la E29B05-RQ, de tipo pesquero y que es la de mayor capacidad; la E31.5 AOX y la E25-BOP, deportivas, con capacidad de 1.5 hasta 2.5 toneladas y con "gran estabilidad frente a las corrientes que puedan afectar su parte posterior".

Las lanchas utilizadas por las organizaciones del narcotráfico tienen la característica de que están pintadas de color azul con rayas blancas, incluso hasta los bidones de combustible que utilizan para recargar; esto, como una estrategia de camuflaje ante un eventual avistamiento por parte de aeronaves o guardacostas; además de que siempre cargan con una lona, también de color azul, con la cual los tripulantes cubren su embarcación y hacen que, por sus colores, sea casi imperceptible a la vista de los aviones de reconocimiento y de intercepción que vigilan los litorales.

De acuerdo con informaciones de agencias de inteligencia, las organizaciones del narcotráfico, en los últimos años están utilizando *narcosubmarinos* compactos en miniatura que, teledirigidos y sin tripulación humana, trasladaban cocaína desde Colombia a Europa y Estados Unidos, utilizando a México como puente.

De acuerdo con la información, los submarinos *inteligentes*, con apenas cinco a seis metros de eslora, están equipados con sistemas electrónicos sumamente avanzados, lo que les permite navegar en forma autónoma, bordeando los litorales. Usan una tecnología similar a la que emplea la NASA, tienen casco de fibra de vidrio, muy difícil de detectar por los radares de base terrestres y por los guardacostas. Se lanzan desde algún puerto colombiano y automáticamente hacen rumbo a su punto de reunión en alta mar, donde son *pescados* por barcos de gran calado, que trasladan la droga a sus destinos.

4.1 PERFIL FÍSICO DE LAS EMBARCACIONES TÍPICAS

4.1.1 Embarcaciones de perfil bajo

Son embarcaciones de entre 15 y 25 pies de longitud, motor fuera de borda, velocidad de 10 a 20 nudos, de madera o fibra de vidrio, 1 a 4 pies de francobordo, construcción abierta; tripulación de 2 a 4 personas; con frecuencia sin registro; autonomía limitada en el mar si no está calmo.

4.1.2 Embarcaciones rápidas

Embarcaciones abiertas de 25 a 50 pies; alto coeficiente de caballos de fuerza/peso; normalmente accionadas por dos motores fuera de borda; capaces de alcanzar velocidades de 20 a 40 nudos en 1 a 3 pies de profundidad; pueden cargar combustible de reserva para ampliar su autonomía desde los puntos de partida en Sudamérica a las islas del Caribe o Centroamérica; 2 a 4 compartimentos de carga; construcción de fibra de vidrio o madera; tripulación de 2 a 5 personas; la autonomía en el mar se limita a un par de días; con frecuencia no están registradas en ningún Estado.

4.1.3 Buques de pesca y cargueros de cabotaje pequeños

De 40 a 250 pies; velocidad de 6 a 15 nudos; capacidad de permanencia en el mar, de 5 a 20 días; bodega para pescado u otra carga; capacidad para carga líquida (combustible, agua, lubricantes); tripulación de 3 a 15 personas; pueden contar con equipo de comunicaciones y navegación avanzado; con frecuencia configurada con compartimentos ocultos en los tanques de carga líquida o debajo de bordas falsas; construcción de acero; bandera de conveniencia o registro

regional; pueden requerir amarra en muelles para un acceso seguro y registrar todo el espacio.

CONCLUSIONES

4.1.4 Embarcaciones recreativas

Cruceros y veleros de 25 a 70 pies; velocidad de 6 a 25 nudos; autonomía en el mar de 3 a 7 días; tripulación de 2 a 8 personas; pueden contener pequeños compartimentos ocultos detrás de los artefactos, armarios o camarotes o dentro del tanque de combustible o agua modificado; construcción de fibra de vidrio, madera y aluminio; banderas regionales y mundiales.

4.1.5 Cargueros oceánicos

Más de 250 pies; velocidad de 10 a 25 nudos; autonomía en el mar de varias semanas; tripulación de 8 a 20 personas; depósitos para carga a granel o en plataformas; o carga en contenedores para transporte intermodal; numerosos tanques de combustible, agua y lubricante; espacios para lastre y maquinaria; bandera de conveniencia; normalmente exige amarrar para realizar el registro en condiciones de seguridad.

CONCLUSIONES

1. A medida que la acción de las autoridades en la lucha contra el narcotráfico se hace efectiva, esas organizaciones al margen de la ley implementan nuevas tácticas y estrategias para burlar a las autoridades y cumplir con su cometido criminal.
2. El incremento en el desarrollo de operaciones de inteligencia para determinar las nuevas formas de operar de las organizaciones del narcotráfico, es fundamental para bloquear, neutralizar y reprimir su accionar.
3. Toda vez que el narcotráfico siga siendo un negocio altamente rentable, las organizaciones dedicadas a esa actividad implementarán tácticas y estrategias para lograr llevar su producto a los diferentes mercados del mundo. Así las cosas, se requiere de una acción conjunta de todos los gobiernos y de las instituciones legítimas de los Estados para disminuir tanto la oferta como la demanda.
4. Se requiere crear un grupo interdisciplinario integrado por personal entrenado y capacitado en la lucha contra el narcotráfico, de la Armada Nacional y la Fiscalía General de la Nación que trabajen en mutua coordinación y cooperación en los comandos de Guardacostas.

5. El convenio de Interdicción Marítima, suscrito entre los gobiernos de Colombia y de los Estados Unidos, ha dado excelentes resultados en la lucha contra el tráfico de estupefacientes por vía marítima, permitiendo importantes decomisos de droga y la captura y judicialización de personas y motonaves dedicadas a este ilícito.

6. Las tendencias que se observan en la producción y distribución de cocaína en Sudamérica plantean la probabilidad de que el transporte marítimo siga cumpliendo una función importante en la estrategia global de los narcotraficantes. En ausencia de una estrategia de intervención integral en las vías fluviales, las **rutas** del contrabando marítimo no pueden sino proliferar. El carácter transnacional del tráfico de drogas exige que los países cooperen en su tarea de combate al **narcotráfico** a nivel bilateral y multilateral. Esta cooperación debe incluir la negociación de acuerdos marítimos integrales de combate contra el **narcotráfico** que aborden temas tales como las cargas, los procedimientos de abordaje, la persecución y entrada de buques, etc., para facilitar cooperaciones de interdicción bien coordinadas. En un último análisis, la implementación exitosa de una estrategia amplia de interdicción en las vías fluviales es la única manera de mejorar significativamente las operaciones de interdicción marítima en las zonas de origen y de tránsito.

7. La cooperación internacional. México tiene muy presente que la lucha contra la delincuencia de carácter transnacional, a la cual pertenece sin duda el narcotráfico, solamente puede lograrse de manera eficiente a través de la

cooperación entre todos los países. Ningún estado puede vencer este problema en forma aislada y por ello existe una clara interdependencia entre todos. Además, hoy en día la cooperación legal internacional ocupa uno de los primeros renglones de las agendas bilaterales y multilaterales en el mundo.

1. Fortalecer la colaboración en materia de narcotráfico, para determinar los rutas, métodos y estrategias empleadas por las organizaciones delictivas para el tránsito de drogas por vía marítima. Así mismo trabajar en coordinación con los diferentes niveles de inteligencia de los organismos de seguridad del Estado para mantenerlos actualizados.
2. Fortalecer los mecanismos de cooperación y trabajo coordinado con la Unidad Especializada de la Intersección Marítima de la Fiscalía General de la Nación.
3. Desarrollar programas de capacitación y transferir conocimientos técnicos, para fortalecer el personal de las unidades de inteligencia de la Policía Nacional.
4. Vigilar y controlar el tránsito de mercancías General Marítima, para que a través de los Capitanes de Puerto se pueda aplicar estrictos controles a los buques que lleguen al puerto de destino y/o se encuentren en un área adyacente al mar, por parte de la respectiva Capitanía de Puerto.
5. Crear un grupo especial de operaciones, conformado por personal de Guatemaltec y la Unidad de Intersección Marítima de la Fiscalía

General de la Nación, para ser empleado en los casos especiales de interdicción marítima y captura de narcotraficantes e incautación de droga en importantes cantidades.

RECOMENDACIONES

1. Fortalecer la inteligencia en materia de narcotráfico, para determinar las rutas, tácticas y estrategias empleadas por las organizaciones narcotraficantes para el transporte de droga por vía marítima. Así mismo trabajar en coordinación con las diferentes agencias de inteligencia de los estamentos de seguridad del Estado para lograr mejores resultados.
2. Fortalecer los lazos de cooperación y trabajo coordinado con la Unidad Especializada de ley 30 e Interdicción Marítima de la Fiscalía General de la Nación.
3. Dotar al cuerpo de Guardacostas de equipos y medios tecnológicos modernos, para búsqueda, detección y análisis de narcóticos y sustancias precursoras.
4. Dotar de herramientas legales a la Dirección General Marítima, para que a través de las Capitanías de Puerto, se pueda aplicar sanciones drásticas a los pesqueros que lleven exceso de gasolina y/o se encuentren en un área diferente a la autorizada por la respectiva Capitanía de Puerto.
5. Crear un grupo especial de antinarcóticos, conformado por personal de Guardacostas y la Unidad especializada de Interdicción Marítima de la Fiscalía

General de la Nación, para ser empleado en los casos especiales de interdicción marítima y captura de narcotraficantes e incautación de droga en importantes cantidades en embarcaciones en el mar.

6. Crear un grupo especial para entrenamiento en antinarcóticos que esté permanentemente reentrenando al personal de Guardacostas y las tripulaciones de las unidades a flote. Este grupo a su vez debe estar en permanente actualización, conocer las nuevas estrategias y tácticas que emplean los narcotraficantes para transportar la droga por vía marítima y difundir el conocimiento al personal comprometido en la lucha contra el narcotráfico.

DEL OLMO, Rosa. "Prohibir o permitir? Políticas de drogas en América

7. Teniendo en cuenta que el carácter transnacional del tráfico de drogas exige que los países cooperen en su tarea de combate al **narcotráfico** a nivel bilateral y multilateral, el gobierno de Colombia debe buscar la cooperación internacional, la cual debe incluir la negociación de acuerdos marítimos integrales de combate contra el **narcotráfico** que aborden temas tales como las cargas, los procedimientos de abordaje, la persecución y entrada de buques, etc., para facilitar cooperaciones de interdicción bien coordinadas.
8. Es imperativa la implementación de una estrategia amplia de interdicción en las vías fluviales, para que estas coadyuven a mejorar significativamente las operaciones de interdicción marítima en las zonas de origen y de tránsito de narcotráfico.

BIBLIOGRAFIA

ARRIETA y otros, "Narcotráfico en Colombia. Dimensiones políticas, económicas, jurídicas e internacionales", Tercer Mundo Editores, tercera edición, Junio de 1998.

CASTAÑEDA, Jorge, "Narcos: de gánsters a empresarios", en diario Clarín, 1 de Junio de 1999.

DEL OLMO, Rosa, "¿Prohibir o domesticar? Políticas de drogas en América Latina", Caracas, Editorial Nueva Sociedad, 1999.

Entrevista al Ministro de Defensa de Colombia, Gilberto Echeverri Mejia, en diario La Capital, 28 de Abril de 1998.

Informes sobre operaciones contra el narcotráfico en archivo del comando de la Armada Nacional, 2000, 2001.

Análisis sobre el narcotráfico y los resultados del convenio de interdicción marítima suscrito entre los gobiernos de Colombia y lo Estados Unidos, 2001.

BIBLIOTECA CENTRAL DE LAS FF.MM.

"TOMAS RUEDA VARGAS"



201005826