

Ministerio de Defensa Nacional
Comando General de las Fuerzas Militares
Escuela Superior de Guerra



INTERDICCIÓN MARÍTIMA: LUCHA CONTRA EL TRÁFICO DE COCAÍNA EN EL
CARIBE COLOMBIANO

Capitán de Corbeta Rodrigo Andrés Camacho Torres

Director

CN (RA) Samuel Ignacio Rivera Páez

Maestría en Geopolítica y Estrategia

Bogotá D.C. - Colombia

2021

INTERDICCIÓN MARÍTIMA: LUCHA CONTRA EL TRÁFICO DE COCAINA EN EL
CARIBE COLOMBIANO

Capitán de Corbeta Rodrigo Andrés Camacho Torres

Trabajo para optar al título de Magister en Geopolítica y Estrategia

Tutor:

CN (RA) Samuel Ignacio Rivera Páez

Escuela Superior de Guerra – ESDEG

Facultad de Geopolítica y Estrategia

Maestría en Geopolítica y Estrategia

Bogotá D.C.

2021

Dedicatoria

A toda mi familia, apoyo y respaldo incondicional

A Vane, Samu y Sary, motor, motivación y razón de mi existir.

A mi mamita y mis hermanitas, fortaleza en duros momentos.

A mi Naty bella, mi hermana, amiga e impulso desde la distancia

y mi revisora de estilo de cabecera.

A mi padre, aquel ángel que ahora me cuida desde el cielo

Y que siempre estuvo orgulloso de mi.

Agradecimientos

A Dios Todopoderoso, dueño del principio y el fin, aquel ser que nos da absolutamente todo en la vida y quien me dio la oportunidad de llegar a donde ahora estoy.

A toda mi familia, por apoyarme en todos los momentos de desaliento, dándome ánimos para salir adelante y superar todos los obstáculos. A mi madre, esposa, hijos y hermanas, por ser el pilar que soportan mi existencia.

A mi Naty por su comprensión y revisión crítica.

A la gloriosa Armada de Colombia, por todos los años de aprendizaje, experiencia y oportunidades.

A todos los docentes de la Escuela Superior de Guerra, por todos los conocimientos y experiencias compartidas, contribuyendo a enriquecer mi crecimiento personal y profesional.

A mi director del presente proyecto de investigación, por su acertada guía y derrotero que me permitieron iluminar mi conocimiento.

A mi padre, que desde lo mas alto sigue estando orgulloso de mis logros.

TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCIÓN.....	9
CAPÍTULO I COOPERACIÓN INTERNACIONAL EN EL GRAN CARIBE PARA LA LUCHA CONTRA LAS DROGAS..... 22	
Caracterización Geográfica del Caribe	23
Instrumentos de cooperación internacional en Colombia y el Caribe.	27
Principales Rutas del Narcotráfico en el Caribe	41
CAPÍTULO II OPERACIONES DE INTERDICCIÓN MARÍTIMA 49	
Fases de las Operaciones de Interdicción Marítima	56
Éxito de las operaciones de interdicción marítima	65
Desafíos de las operaciones de interdicción marítima.....	68
CAPÍTULO III OPERACIONES DE INTERDICCIÓN Y LAS ESTRATEGIAS APLICADAS..... 72	
Caso de Estudio Campaña Naval Orión.....	76
Integración de las fortalezas, amenazas, debilidades y oportunidades en el desarrollo de operaciones de interdicción marítima	83
CONCLUSIONES.....	88

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1. El Gran Caribe	23
Ilustración 2. Rutas del Narcotráfico por el Caribe Insular	43
Ilustración 3. Rutas del Narcotráfico de Colombia a Venezuela.....	44
Ilustración 4. Proporción de cocaína enviada desde Colombia, Ecuador y Venezuela.	45
Ilustración 5. Proporción del narcotráfico transportado desde Suramérica hacia Estados Unidos.....	46
Ilustración 6. Principales rutas del narcotráfico de Suramérica	47
Ilustración 7. Rutas del narcotráfico de cocaína a nivel mundial.....	48
Ilustración 8. Fases operaciones de Interdicción marítima.....	57
Ilustración 9. Incautación de narcóticos por vía marítima año 2019	66
Ilustración 10. Clorhidrato de cocaína incautada por la Armada de Colombia año 2019	67

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Países que conforman el Gran Caribe	26
Tabla 2. Integración interinstitucional e interestatal del JIATF-S.....	32
Tabla 3. Intereses Marítimos Colombianos.....	53
Tabla 4. Diferencias entre las estrategias Cerrando espacios y Red Naval.....	74
Tabla 5. Resultados Operacionales Orión	82

RESUMEN

El presente trabajo de investigación académica busca identificar las amenazas y desafíos que se encuentran ligados con las operaciones de interdicción marítima para la lucha contra el tráfico de clorhidrato de cocaína en el Caribe colombiano. Para ello, se tratarán temas como la cooperación internacional, el desarrollo de las operaciones de interdicción marítima y las herramientas que apoyan a estas operaciones, tomando como análisis de caso la evolución de la Campaña Naval “Orión”.

Palabras clave: Armada de Colombia, Campaña Naval Orión, clorhidrato de cocaína, cooperación internacional, geopolítica crítica, Gran Caribe, lucha contra las drogas, operaciones de interdicción marítima, narcotráfico.

ABSTRACT

This academic research paper seeks to identify the threats and challenges that are linked to maritime interdiction operations to combat cocaine hydrochloride trafficking in the Colombian Caribbean. For this, topics such as international cooperation, the development of maritime interdiction operations and the tools that support these operations will be discussed, taking as a case analysis the evolution of the Naval Campaign “Orión”.

Keywords: Colombian Navy, Naval Campaign Orión, cocaine hydrochloride, international cooperation, critical geopolitics, Greater Caribbean, fight against drugs, maritime interdiction operations, drug trafficking.

INTRODUCCIÓN

El presente trabajo de investigación busca identificar los retos y desafíos que se encuentran ligados con las operaciones de interdicción marítima para la lucha contra el tráfico de clorhidrato de cocaína en el Caribe colombiano. Esto se da debido a que, si bien las estrategias y las tácticas empleadas para combatir este fenómeno han generado importantes resultados, cada año la producción de este narcótico aumenta y por ende sus incautaciones en el plano nacional y regional.

De esta manera, se toma como contexto que el narcotráfico es considerado como uno de los delitos organizados transnacionales que más genera desestabilización económica y social del Estado colombiano (Ardila & Jiménez, 2018; Rivera, 2009) así como afectaciones a la seguridad internacional y al orden democrático (Uribe, 2017). Para el caso del tráfico de estupefacientes por vía marítima, la interdicción se ha convertido en una de las principales herramientas y mecanismos utilizados por los Estados para contener esta amenaza transnacional, generando además duros golpes a sus finanzas.

Basado en lo anterior, se plantea como objetivo general el de identificar las principales amenazas, retos y desafíos que se presentan en el desarrollo de las operaciones de interdicción marítima. Para lo que se debe tener en cuenta el complejo escenario que representa la geografía y amplitud del llamado Gran Caribe (Gaztambide, 2008; Sorhegui, 2016), así como la compleja versatilidad y volubilidad de este mercado ilegal.

A partir del planteamiento anterior y tomando como apoyo la teoría de geopolítica crítica, como una corriente que evalúa los factores de poder en el marco de las relaciones

internacionales y de un nuevo orden mundial, se trazan los siguientes tres objetivos específicos, que serán la guía para el desarrollo del presente texto investigativo:

El primer objetivo se enfocará en la cooperación internacional, los acuerdos marítimos y cartas de entendimiento bilaterales y multilaterales pactados por el Estado colombiano y que actualmente se encuentran vigentes. Con esto se busca analizar su contribución en la lucha contra las drogas y el impacto a nivel nacional y regional.

Segundo, se dará una mirada al tema específico de las operaciones de interdicción marítima, resaltando su interoperabilidad, importancia en la lucha contra las drogas, factores de éxito e impacto que tiene en la región caribe, por lo cual se busca identificar los principales desafíos, amenazas y los resultados más relevantes obtenidos en esta lucha.

Por último, describir cuáles son las herramientas que apoyan a las operaciones de interdicción marítima en la lucha contra el narcotráfico, tomando como análisis de caso la evolución de la Campaña Naval “Orión”. Así mismo, se planteará una matriz de oportunidades, amenazas, debilidades y fortalezas, concentrando la información tratada en el presente documento.

El resultado que se busca lograr con la presente monografía es la de plantear alternativas que ayuden a fortalecer las operaciones de interdicción marítima de la Armada Nacional de Colombia. Con esto, se pretende brindar un aporte que contribuya a mejorar los procedimientos y aspectos operacionales relacionados con este tipo de operaciones a fin de optimizar los esfuerzos en la lucha contra el transporte de cocaína por vía marítima como una de las etapas de la cadena de suministros (Langley et al., 2020).

Como información relacionada con el marco conceptual del presente documento es necesario entender que la seguridad marítima, la seguridad regional y la seguridad hemisférica, son aspectos que requieren de constante investigación y actualización por parte de los gobiernos de los Estados, dentro de un ámbito de globalización y nuevo orden mundial. Para poder abordar estos temas de seguridad, es necesario comprender la incidencia y contribución que la geopolítica ha hecho a este campo. La geopolítica, de manera general, comprende dos corrientes teóricas importantes: la geopolítica clásica y la geopolítica crítica.

Por un lado, la corriente clásica, llamada así por los planteamientos teóricos de comienzos del siglo XX (L. Cabrera, 2019), fue asociada al nazismo alemán (Rosales, 2005), y la búsqueda de su hegemonía por medio del expansionismo (Le Dantec, 2007). Por otro lado, la geopolítica crítica tiene sus orígenes en las teorías de la corriente clásica (L. Cabrera, 2019) razón por la cual no se pueden comprender como teorías completamente desligadas. No obstante, la propuesta que esta perspectiva ofrece permite un mejor acercamiento en la comprensión de la seguridad marítima, regional y hemisférica.

Dicho lo anterior, se hace conveniente dar una mirada al contexto de las teorías clásicas a partir de autores como Rudolf Kjellén (1899) a quién le fue acuñado el término de geopolítica y Karl Haushofer (1932), quienes identificaron al Estado como un organismo vivo en el espacio, su relación con el ser humano y posteriormente sus efectos en la política (Rosales, 2005). El concepto clásico de geopolítica también ha sido catalogado como una “geopolítica de la dominación y para la dominación” (Betancur-Díaz, 2020, p. 127).

En suma, se considera que el pensamiento geopolítico clásico contribuyó desde finales del siglo XIX y comienzos del siglo anterior, a consolidar la política exterior de las

naciones que tenían alguna proyección de potencia regional o mundial y que buscaban posicionarse hegemónicamente. Lo que estas pretendían, era influir sobre las naciones más débiles dentro del orden internacional mediante la aplicación de la supremacía política y económica (Betancur-Díaz, 2020). Por lo anterior, se puede decir que el enfoque de las ideologías suministradas por la escuela de la geopolítica clásica contribuyeron al desarrollo de proyectos imperialistas por parte de los Estados más poderosos (Cabrera, 2019).

Poco después de la Segunda Guerra Mundial, las teorías de la geopolítica clásica o imperialista comenzaron a perder vigencia dejando a este concepto relegado por varios años. Las causas fueron diversas: en primer lugar, por la incapacidad de explicar la creciente interdependencia de los Estados en el nuevo sistema internacional, las formas de ejercer la política como lo son la democracia, las dictaduras y sus revoluciones, el surgimiento de potencias mundiales y regionales emergentes, entre otras (Tesch, 1983); y la dificultad para realizar una caracterización real de la sociedad actual, pues presentaba diversas inexactitudes de carácter intelectual (Le Dantec, 2007). En segundo lugar, porque los postulados clásicos gozaron de poca consistencia científica, ya que radicaron en relatos con pocos datos y técnicas de comparación controvertibles. En tercer lugar, la geopolítica entró en desuso debido a que este pensamiento se relacionó con el fundamento que dio origen a las principales guerras del siglo XX, trayendo como consecuencia el exterminio y horror humano, especialmente en Asia y Europa (Betancur-Díaz, 2020).

Finalmente, el avance tecnológico, las dinámicas de globalización y el acelerado flujo de información también contribuyeron a que la geopolítica quedara obsoleta frente a escenarios complejos dentro del orden mundial. Lo anterior, facilita que la información esté

al alcance de cualquier persona, pero con la característica de que esta puede encontrarse muy saturada y en muchas ocasiones tergiversada (Ó Tuathail & Dalby, 1999).

Dicho lo anterior, el aporte de disciplinas como las relaciones internacionales y la geografía (Ó Tuathail & Dalby, 1999; Betancur-Díaz, 2020) y a partir del pensamiento geopolítico clásico, es que surge el concepto de geopolítica crítica (L. Cabrera, 2019). Este pensamiento funciona como una herramienta que permite dar solución a las incógnitas relacionadas con la manera en que un Estado debía ejercer el dominio regional, la influencia y aplicación del poder en un nuevo espacio enmarcado dentro del complejo orden internacional (Betancur-Díaz, 2020). Esta nueva concepción, desarrollada en la década de 1980, asume que el espacio y el territorio constituyen factores de poder dentro de un ámbito geográfico, en donde el dominio y la presencia humana cobran un papel fundamental (Le Dantec, 2007)

Es por todo lo anterior, que esta perspectiva “moderna” de geopolítica, como la denomina Preciado (2010), se convierte en el eje del marco teórico de este proyecto investigativo, enfocado en la interdependencia de los Estados, en mantener el orden y seguridad regional, en contrarrestar los desafíos y amenazas que representa el crimen organizado transnacional y en la aplicación de herramientas que pueden ser usadas a la luz de la geopolítica como lo son los tratados y alianzas que buscan alcanzar un fin común. Para este caso, se hace referencia a la lucha del tráfico de estupefacientes a través de las operaciones de interdicción marítima.

Ó Tuathail & Dalby (1999) abordan una serie de argumentos que pretenden explicar la incidencia de la geopolítica crítica en el sistema mundial moderno. En primer lugar, se

plantea que la geopolítica debe ser vista más como un fenómeno cultural basándose en las tradiciones particulares de cada pueblo, sus mitos y creencias (Preciado, 2010); en contraste con lo que se conoce como la tradición del arte de gobernar.

En segundo lugar, proponen como tema de investigación la construcción de los límites internos y externos del Estado, es decir la definición de una efectiva política interna y exterior, lo que es considerado también como asuntos domésticos y extranjeros. Estos términos están muy ligados con la geografía y las relaciones internacionales de las naciones.

Un tercer argumento de la geopolítica crítica radica en que es un concepto con características de pluralidad. Lo cual quiere decir que la geopolítica no está enfocada únicamente en un tema, ámbito o tipo de consumidor, sino que más bien obedece a múltiples prácticas y aplicaciones como la burocracia y el arte de gobernar, la política exterior e interna, la influencia estratégica de los Estados o los aspectos de la cultura internacional como el mercado, las películas, la música. Esta pluralidad de la geopolítica se enmarca en tres principales perspectivas de acuerdo con la naturaleza de su racionamiento como lo son: la geopolítica práctica, la geopolítica formal y la geopolítica popular (Preciado, 2010).

Por su parte Contreras (2007) describe cuatro corrientes que se han desarrollado en torno a la geopolítica crítica. La primera de ellas está relacionada con la economía política como pilar del desarrollo de un Estado. Seguidamente, la segunda tendencia tiene que ver con la dominación entre Estados, es decir el poder en un entorno espacial y la interdependencia entre los actores del sistema internacional para garantizar la supervivencia o seguridad. La política humanística y geografía humana, buscan explicar las relaciones del individuo con el Estado, sirviendo de conexión entre los dos primeros fundamentos.

Finalmente, la última corriente, la constitución de la estructura del Estado, indaga cómo las dimensiones ideológicas junto con sus respectivos discursos determinan las prácticas políticas, demostrando que las estructuras son ingenizadas por la acción de algunos individuos específicos (Garoz, 2005).

De aquí que el entendimiento y aplicación de la geopolítica moderna tenga una correspondencia con el desarrollo de delitos transnacionales que generan una desestabilización social, económica y política al interior de los Estados, y que a la vez traspasan fronteras afectando el entorno regional y mundial. De esta manera, la geopolítica crítica abarca el estudio de la práctica de gobernar, de aplicar el poder y su interacción con fenómenos sociales y culturales de los pueblos.

Cerrando la argumentación que presenta Tuathail & Dalby (1999) se tiene que la geopolítica crítica busca entender los aspectos socioespaciales, la relación de los Estados con sus sociedades, el impacto de la tecnología en la territorialidad y la gubernalización de los Estados. Es por esta razón que el entendimiento de la geopolítica moderna induce consecuentemente con lo tratado anteriormente respecto al análisis de los factores que causan desestabilización en las sociedades afectando los ámbitos políticos, económico y cultural y la manera en cómo los gobiernos trabajan para atacar esta problemática.

Por lo tanto, se concibe a la geopolítica crítica como una visión descentralizada. Es decir, que no se enfoca únicamente en el Estado como principal agente del sistema internacional sino que además gira su atención y orientación de estudio en la diversidad de actores y acontecimientos que han surgido en el panorama mundial de las últimas décadas (Le Dantec, 2007). En consecuencia, esta corriente geopolítica abarca un espectro más amplio, incluyendo y conectando temas como las prácticas políticas, económicas, sociales, populares,

militares, amenazas transnacionales, ciberguerras, globalización, alianzas internacionales, procesos de descolonización y reorganización de regiones, entre otras cosas (Ó Tauthail, 1996).

Dentro del mismo contexto, la geopolítica moderna o crítica evalúa el fenómeno de la integración y cooperación internacional para la solución de problemáticas comunes entre Estados. El resultado de esto, son los tratados internacionales suscritos por las naciones con el fin de promover el desarrollo sostenible, la seguridad regional y hemisférica, el crecimiento y fortalecimiento económico, la protección del medio ambiente, el desarrollo tecnológico y por supuesto la lucha contra delitos transnacionales como el narcotráfico, el contrabando, el tráfico ilegal de armas, la migración ilegal, la trata de personas, etc.

Conectando los pensamientos de la geopolítica moderna con el concepto de seguridad, Dalby (2017) realiza una similitud con la formulación del sistema de seguridad nacional de los Estados Unidos de la postguerra y la estrategia de contención militar de la Unión Soviética durante la guerra fría. Concluyendo de esta manera, que existe una relación entre poder y territorio y que los asuntos de poder global dependen de la importancia de los continentes.

De aquí, que el concepto clásico de “espacio vital” haya perdido vigor. Pues las guerras que antiguamente se daban por la lucha del territorio entre naciones hoy día son casi nulas. Con relación a lo anterior, se ha dado el surgimiento de otras formas de violencia y conflictos bélicos domésticos en algunos países del mundo como es el caso de Colombia. También se ha presentado el florecimiento del terrorismo transnacional provocado por actores para los que no existen fronteras, organizados de tal manera que pueden tener injerencia en diferentes partes del mundo (Le Dantec, 2007).

Una vez entendido el tema de la geopolítica crítica como una escuela heredera de la corriente clásica (Le Dantec, 2007), pero que a la vez reprueba sus teorías de forma revolucionaria (Preciado, 2010), se pueden abordar algunos tópicos en relación con el presente tema de investigación a la luz de la revisión del estado del arte. Para esto, se aborda la temática correspondiente al comercio de las drogas, con un enfoque específico en el transporte marítimo del clorhidrato de cocaína, la forma en que este fenómeno se desarrolla en el Caribe colombiano y las herramientas que se utilizan para contrarrestar este mercado ilegal, destacándose entre ellas: las operaciones de interdicción marítima, los tratados de cooperación y acuerdos marítimos internacionales que apoyan a esta labor.

El tráfico de drogas es un comercio ilegal a nivel mundial que comprende no solo su comercialización sino la fabricación, distribución y venta (ONU, n.d.). De igual manera Nogami et al. (2019) menciona como esta actividad reproduce el proceso de la cadena de suministros tal como se lleva a cabo en el comercio exterior, basándose así en actividades como el cultivo, la transformación, el tráfico y comercialización. Es decir que el tráfico de drogas ilegales no solamente es una actividad aislada de transporte y venta de un lugar a otro, sino que abarca además la producción y almacenaje, ya que solo ésta última supone el fin de facilitar y promover el consumo (Ardila & Jiménez, 2018).

Esta actividad al ir en contra de la legislación nacional e internacional se considera como un delito transnacional. Es así, que la participación y afectación de este mercado ilegal y su cadena logística, impactan negativamente de una u otra manera a muchas naciones, considerándose a Latinoamérica y el Caribe como las regiones en donde más se presenta este fenómeno, en especial en los procesos de producción, transporte y comercialización (Ardila & Jiménez, 2018). Igualmente, Estados Unidos y Europa son considerados los mayores

consumidores. En relación a lo anterior, el tráfico ilícito de las drogas por vía marítima es la vía preferida por los narcotraficantes, ya que tiene la capacidad de transportar grandes cantidades del producto en cada uno de los envíos o viajes que se hacen (Nogami et al., 2019).

Así mismo, se tiene que el opio y la cocaína son los estupefacientes de mayor producción en el mundo. Según la oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito en el año 2020 la producción mundial de opio alcanzó las 7.410 toneladas, mientras que para el año 2019 la producción de cocaína tuvo un estimado de 1.784 toneladas, siendo Colombia el principal productor con el 64% de fabricación (UNDOC, 2021).

Cuando se habla del tráfico de drogas ilícitas, se hace referencia al diverso abanico en el que se catalogan sus diversos tipos. Por ejemplo, los narcóticos pueden ser clasificados según su origen en naturales y sintéticas. De igual manera, dependiendo de sus efectos al sistema nervioso pueden ser estimulantes, como la cocaína y las anfetaminas; depresoras como la heroína, la marihuana y los cannabinoides sintéticos; y alucinógenas, dentro de las que se encuentran sustancias como la dimetilamina de ácido lisérgico (LSD) y hongos alucinógenos, entre otros (MINJUSTICIA, n.d.; Sateler et al., 2019; UNDOC, 2021).

El proceso de transportar las drogas ilícitas desde Colombia hacia el exterior se puede dar por vía terrestre, aérea y marítima. A través de esta última modalidad se mueve el 90% del total de la cocaína producida (Rodríguez et al., 2016; Uribe, 2017) buscando mercados extranjeros, principalmente en Norteamérica y Europa. Las organizaciones delictivas dedicadas a esta actividad prefieren utilizar la vía marítima debido a la dificultad para la aplicación de controles y a su complejo ambiente operacional (CIMCON, 2020).

A pesar de los controles gubernamentales implementados y de las operaciones militares adelantadas por la Armada Nacional de Colombia a través de las operaciones de interdicción marítima, enfocadas a combatir este eslabón de la cadena de suministros, las modalidades de narcotráfico marítimo han buscado la manera de cambiar y evolucionar constantemente, apoyándose en nuevas tecnologías y estrategias que permitan lograr su objetivo (Uribe, 2017). Estas constantes mutaciones del narcotráfico por vía marítima representan nuevos retos para la Armada de Colombia, que de igual manera debe estar a la vanguardia en la generación de nuevas técnicas, tácticas y estrategias que permitan una efectiva interceptación e incautación de la droga.

El Centro Internacional de Investigación y Análisis contra Narcotráfico Marítimo (CINCOM), describe siete principales modalidades de narcotráfico marítimo en Colombia que hacen aún más complejo el control, detección e incautación de la salida de estupefacientes desde el país, usando de esta manera el mar como vía de comunicación, como se relaciona a continuación: depósitos ilegales, embarcaciones de pesca, carga contenerizada, transporte en lanchas rápidas tipo *go-fast*, artefactos navales ilegales, carga parásita, uso de embarcaciones de transporte, carga a la deriva, carga balizada, embarcaciones de recreo, bombardeo y embarcaciones oficiales (CIMCON, 2020).

Particularmente, en la región Caribe colombiana las principales actividades de narcotráfico se concentran en las áreas portuarias, que son las que presentan una mayor actividad de envíos de cargamentos de cocaína. Esto se da por factores como las condiciones geográficas del litoral, principalmente en el Caribe antioqueño y chocoano, facilitando la salida de lanchas tipo *go-fast*.

De la misma manera, en puertos como los de Urabá, Cartagena, Barranquilla y Santa Marta, históricamente se han registrado más del 80% de los eventos de interdicción sucedidos en el Caribe, principalmente con la intención de transportar clorhidrato de cocaína por el método de carga contenerizada. En estos casos, la Armada Nacional de Colombia ha realizado los mayores decomisos en coordinación con la Policía Nacional, (CIMCON, 2020).

Característicamente, la subregión continental del Caribe tiene una compleja extensión marítima de cerca de 3 millones de Km². Esto representa un amplísimo espacio que facilita la instauración de rutas de narcotráfico, en un escenario geográfico donde los Estados ribereños continentales e insulares de esta cuenca, en su mayoría, tan solo cuentan con Armadas escasamente evolucionadas de operación costera, poco eficaces para contrarrestar los recorridos de la droga en el mar (Uribe, 2017).

En suma, para contrarrestar este flagelo en su etapa de transportación se ha demostrado que la sinergia institucional de la Fuerza Pública ha dado muy buenos resultados en materia de incautaciones y golpes a las finanzas de organizaciones criminales transnacionales, especialmente en el campo marítimo, fluvial y portuario (CIMCON, 2020).

De la misma manera, los diferentes acuerdos marítimos y de cooperación internacional han logrado disminuir el tráfico de narcóticos por vía marítima. En el marco de la estrategia antinarcóticos Red Naval de la Armada de Colombia, se destaca el desarrollo de la campaña naval Orión, que en su séptima fase de 45 días logró la afectación al tráfico de cocaína a través de operaciones de interdicción marítima confiscando 162,7 toneladas, con la participación de las Fuerzas Armadas de 38 países incluidas las de Colombia (Comando Armada Nacional de Colombia, 2021).

Entre las otras herramientas utilizadas para combatir el narcotráfico se encuentra el fortalecimiento de los procesos de investigación y judicialización de este actuar delictivo a nivel regional y nacional. La articulación internacional para el análisis de este fenómeno. La capacitación y comunicación de los organismos encargados del control y del desarrollo de operaciones. La transmisión mutua y recíproca de información de inteligencia entre Estados, y el fortalecimiento de las políticas antidrogas (ODC, 2017).

Para el desarrollo de la presente monografía se llevará a cabo una investigación de tipo descriptiva, haciendo uso de los estudios y bibliografía disponible en la temática objeto de estudio. Así mismo, se utiliza como instrumento adicional la entrevista a tres expertos en el tema de las operaciones de interdicción marítima a fin de corroborar y ampliar la información obtenida (Correa & Murillo, 2015). Con los datos obtenidos en el campo del tráfico de cocaína por medio del uso del mar y las operaciones de interdicción marítima como uno de los principales métodos de contención, se plantearán líneas de acción que busquen mitigar los desafíos y retos identificados.

Consecuentemente con lo anterior, la presente investigación tendrá un enfoque de tipo cualitativo, ya que no se hace uso de modelos ni métodos numéricos para el procesamiento de la información. Complementariamente, se hará uso del método deductivo, analizando la temática general del narcotráfico de cocaína en la región del Gran Caribe, para luego ir abordando temas más específicos como la cooperación y los tratados marítimos internacionales suscritos por Colombia, la estrategia antidrogas empleada por la Armada de Colombia y un estudio de caso, basado en la evolución de las campañas navales Orión (Correa & Murillo, 2015).

CAPÍTULO I

COOPERACIÓN INTERNACIONAL EN EL GRAN CARIBE PARA LA LUCHA CONTRA LAS DROGAS

El flagelo del narcotráfico como una forma de crimen transnacional es un fenómeno globalizado que constantemente muta su modo de operación. Esto lo hace posible debido a que se aprovecha de aspectos como la tecnología, la geografía, la economía y las brechas sociales (Mantilla, 2011). Su fin es el de completar la cadena de suministros y comercializar exitosamente la cocaína, mediante una articulación y participación de actores ilegales que generan una lucrativa economía ilegal.

Como se ha mencionado anteriormente, los mecanismos de cooperación internacional constituyen una de las herramientas más efectivas que se han implementado para atacar al crimen organizado transnacional. La integración de esfuerzos, medios e información, crean una robusta sinergia entre las instituciones interestatales que buscan cerrar todos los espacios al narcotráfico. Por lo tanto, este tipo de iniciativas son la mejor estrategia dentro del marco de las relaciones internacionales para tratar temas, solucionar problemáticas y combatir amenazas de interés común para los Estados (Contreras, 2007; Nogami et al., 2019)

Consecuentemente con lo anterior, en el presente capítulo se realizará una caracterización o descripción geográfica de lo que se conoce como el Gran Caribe desde la perspectiva del territorio, analizando su complejidad para el desarrollo de las operaciones de interdicción marítima. De la misma forma, se pretende analizar el impacto de los acuerdos de cooperación internacional y tratados marítimos internacionales suscritos por Colombia para la lucha antidrogas en el Caribe.

Caracterización Geográfica del Caribe

Ilustración 1.
El Gran Caribe



Nota: Imagen del gran Caribe extraída de https://www.gifex.com/detail/2009-09-17-314/America_Central_y_el_Caribe.html

La región del gran Caribe es un área ubicada en la zona tropical, caracterizada por contar con una gran biodiversidad y variedad de recursos naturales. Geológicamente está conformada por la placa tectónica del Caribe, que a la vez contiene gran parte de América Central, de Colombia y de las West Indias del Oeste. Debido a su lento movimiento hacia el este, genera una concurrente actividad volcánica y eventos sísmicos de gran magnitud, especialmente en Centroamérica y en las islas del Caribe (Price, 2011).

Haití ha sido uno de los países mayormente afectados por estos movimientos tectónicos. El 12 de enero de 2010 un terremoto de 7.0 grados generó una emergencia humanitaria principalmente en su Capital Puerto Príncipe (Price, 2011). Desafortunadamente, el 25 de agosto de 2021 volvió a presentarse otro movimiento telúrico, esta vez de 7.2 grados en la escala de Richter, que dejó una elevada cifra de víctimas humanas y destrucción de la infraestructura (AFA, 2021).

Para este país, uno de los más pobres y corruptos del mundo, la ocurrencia de este tipo de desastres naturales le trae como consecuencia una mayor insuficiencia económica y de desigualdad social. Esta situación hace que este país sea uno de los principales atractivos en el Caribe para el desarrollo de actividades relacionadas con el narcotráfico, agravando aún más su crisis social, económica y política. Aunado a esto, existen otros factores que benefician al tráfico de drogas en dicho Estado. Los ineficientes controles contra el tráfico de marihuana proveniente de Jamaica y de cocaína procedente de Suramérica y de la República Dominicana. El disfuncional sistema judicial para sancionar a los delitos relacionados con estas actividades y la arraigada corrupción en las más altas esferas políticas, entre otros (Fernández, 2019).

El mar Caribe es asociado por Sorhegui (2016) y por Pontijas & Pastor (2019) como un mar mediterráneo, debido a la combinación y confluencia de las aguas de este mar con las del Golfo de México, conformando así, un mar interior en la región tropical del continente americano. La región del Caribe agrupa diferentes condiciones geográficas, económicas, sociales y culturales de una parte de Norteamérica (considerando que México hace parte de dicha región), Centroamérica, las Antillas y parte de Sudamérica (específicamente Colombia y Venezuela).

Sin embargo, el Caribe no puede ser considerado como un espacio totalmente cerrado, como si lo es el mar Mediterráneo. Preferiblemente podría ser catalogado como un mar semicerrado. Esto como consecuencia de las distancias que hay entre cada una de las islas y cayos pertenecientes a las Antillas mayores y menores. Sus más de siete mil territorios insulares, muchos de estos inhabitados, presentan poco o ningún control por parte de las autoridades de dichos Estados, lo que genera una condición de fragmentación territorial, principalmente hacia el norte y oriente de este importante mar. Esta condición contribuye a que muchas de estas áreas grises sean usadas como un punto de distribución o recepción de narcóticos (Mantilla, 2011; Pontijas & Pastor, 2019).

De la misma manera, al encontrarse el mar Caribe rodeado por las costas del norte de Suramérica, Centroamérica, las Antillas y la zona sur de Norteamérica, representa un corredor natural de interconexión entre sus Estados ribereños. Esta característica, junto a las relacionadas en el párrafo anterior, constituyen una condición propicia para que los narcotraficantes y estructuras delincuenciales dedicadas al tráfico de estupefacientes, prefieran el uso de este mar para establecer sus rutas de transporte del alcaloide entre los países productores andinos y los principales consumidores como Estados Unidos y Europa (Mantilla, 2011).

El Mar Caribe, denominado también Mar de las Antillas, tiene una extensión aproximada de 2'763.800 km² y es considerado uno de los mares más salados del mundo (Ecured, n.d.). La región del llamado Gran Caribe comprende 22 Estados independientes y al menos 20 dependencias incorporadas a reinos europeos como se muestra en la siguiente tabla (Pontijas & Pastor, 2019):

Tabla 1.
Países que conforman el Gran Caribe

PAISES INDEPENDIENTES	
México	
Belice	
Guatemala	
Honduras	
Nicaragua	
Costa Rica	
Panamá	
Colombia	
Venezuela	
Antillas Mayores	Haití
	Jamaica
	República Dominicana
	Cuba
Antillas Menores	Antigua y Barbuda
	Bahamas
	Barbados
	Dominica
	Granada
	San Cristóbal y Nieves
	San Vicente y las Granadinas
	Santa Lucía
Trinidad y Tobago	
ISLAS CON DEPENDENCIA DE OTROS ESTADOS	
Estados Unidos	Islas Vírgenes
	Puerto Rico
Francia	Guadalupe
	Martinica
	San Martín (una parte)
Países Bajos	Antillas Neerlandesas
	Aruba
	Bonaire
	Curaçao
	Navas
	San Eustaquio
	Isla de Saba
	Isla de San Martín (una parte)
Reino Unido	Anguila
	Bermuda
	Islas Vírgenes Británicas
	Islas Caimán
	Islas Turcas y Caicos

Nota: Elaboración Propia información extraída de https://www.ecured.cu/Mar_Caribe
(Ecured, n.d.; Pontijas & Pastor, 2019)

Adicionalmente a los Estados relacionados anteriormente, desde un enfoque geopolítico se consideran los siguientes Estados como parte del Gran Caribe: Bahamas, El Salvador, República de Guyana, Surinam y Guyana Francesa (Pontijas & Pastor, 2019, p. 209).

En cuanto al clima, el gran Caribe tiene una temperatura media entre 21°C y 32,2°C durante todo el año. Adicionalmente tiene la particularidad de ser el punto de partida de los huracanes que se forman en este hemisferio. La temporada de huracanes y tormentas tropicales usualmente se da entre los meses de junio a diciembre, siendo agosto y septiembre los de mayor intensidad (Ecured, n.d.). Durante esta época las rutas del narcotráfico que usan el mar caribe deben ser desplazadas hacia el sur, realizando recaladas en las costas de Centroamérica o usando a los países de esta porción de América como canales de transporte de los alcaloides hacia Estados Unidos y Europa.

Instrumentos de cooperación internacional en Colombia y el Caribe.

Para contrarrestar y enfrentar el flagelo del narcotráfico como fenómeno global, la gran mayoría de gobiernos de las naciones del mundo han planteado una serie de coordinaciones y articulaciones basadas en estrategias de interdicción. Para ello, la cooperación internacional ha sido fundamental. En el ámbito regional, estas estrategias han conseguido integrar a los Estados en cuanto al intercambio de información de inteligencia y

mejoramiento de la interoperabilidad, impactando fuertemente a las estructuras transnacionales dedicadas al tráfico de estupefacientes (ODC, 2017).

De esta forma, dentro del escenario de las Naciones Unidas, la convención de Viena de 1988 contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas, puede ser considerado como uno de los primeros esfuerzos realizados para contener el narcotráfico en el Caribe y en el mundo en general (Mantilla, 2011). El fundamento de esta convención radicó en el entendimiento del impacto negativo que genera el narcotráfico a nivel global y el propósito de contener este fenómeno a partir del mejoramiento de la cooperación internacional (ONU, 1988; UNODC, 1988; Armada República de Colombia, 2020)

En relación con lo anterior, se evidencia que las consecuencias del tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas derivan en otros tipos de actividades delictivas organizadas de índole internacional. De igual manera, lo lucrativo de esta actividad tiene la capacidad de desestabilizar, corromper y contaminar a las instituciones estatales, a las entidades privadas y en sí a la sociedad en general (ONU, 1988).

Adicionalmente, ante las dificultades que históricamente presentaban las autoridades para controlar e interceptar los estupefacientes que se trafican por el mar, a causa de los diversos modos de transporte, *modus operandi* de los carteles de la droga y a las limitantes para realizar operaciones navales en cuanto al tema de la jurisdicción del territorio marítimo de las naciones, la Convención de Viena de 1988 estableció criterios que complementaban la normatividad establecida por el derecho del mar, ofreciendo disposiciones y herramientas para que los Estados puedan combatir el narcotráfico de forma efectiva, más allá de las aguas territoriales (UNODC, 1988).

Dentro del contexto de la multilateralidad, muchos de los compromisos que han adquirido los países del Caribe, incluida Colombia, obedecen a su membresía en diferentes organizaciones internacionales que, entre otras facultades, se han encargado de abordar y controlar el tema del tráfico de drogas ilícitas. En tal sentido, dentro del marco de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) los Estados miembros trabajan con la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC) (UNODC, n.d.). Así mismo, las naciones que hacen parte de la Organización de Estados Americanos (OEA) cooperan con la Comisión Interamericana para el Control del Abuso de Drogas (CICAD), dependencia de la Junta interamericana de Defensa (JID) (UIAF, 2012; Armada República de Colombia, 2020).

A nivel regional, otro de los acuerdos a destacar es la *Caribbean Community and Common Market* (CARICOM), que en español significa “Comunidad y Mercado Común del Caribe”. Esta organización se creó en 1974, inicialmente con el objetivo de elevar el nivel de vida y trabajo de los Estados miembros, terminar con el desempleo, sustentar, coordinar y promover el desarrollo económico y fomentar las relaciones económicas y de comercio con terceros países y demás asociaciones de naciones. Colombia entró a ser parte de esta integración en el año de 1994, entrando en vigor de acuerdo con la legislación local para el siguiente año (Albuquerque, 1992).

En concordancia, dentro del marco del CARICOM surgió una iniciativa como respuesta ante los impactos negativos que los delitos transnacionales como el narcotráfico y el tráfico de armas estaban generando en la región. En ese orden de ideas, se creó el Grupo de Trabajo sobre el Crimen y Seguridad en el año 2001, estrechando a la vez las relaciones y lazos de cooperación con los Estados Unidos en este campo (Cabrera, 2011), siendo el

Caribe considerado como la tercera frontera del hegemon norteamericano (U.S Department of Estate, 2020).

Este Grupo de Trabajo del CARICOM, continuó aplicando las políticas de interdicción marítima y aérea que se venían desarrollando de manera bilateral y multilateral entre los Estados Unidos y los países insulares miembros de esta organización. De la misma manera se creó el Centro de Coordinación Conjunta de Inteligencia (JICCs) como un mecanismo de intercambio de información interinstitucional, interagencial e interestatal entre la Administración para el Control de Drogas (DEA) y los Estados de Jamaica, Guyana, Trinidad y Tobago y Granada (Cabrera, 2011).

Durante la década de 1980, con el fin de contener y atacar la producción y exportación de estupefacientes desde Colombia hacia los Estados Unidos y ante un significativo auge de esta actividad, la vicepresidencia estadounidense instauró y dirigió la llamada *South Florida Task Force* (Pontijas & Pastor, 2019). Esta nueva Fuerza de Tarea tenía como función la de ocuparse y contener el aumento del tráfico de drogas en el sur del estado de la Florida en coordinación interinstitucional con la Agencia de Control de Drogas (DEA), la oficina Federal de Investigaciones (FBI) y la aduana de ese país (Ronald Reagan Presidential Library & Museum, 2021). La iniciativa implementada, fue trabajada paralelamente por las autoridades y Fuerza Pública colombianas, logrando reducir significativamente el transporte de drogas por la ruta del Caribe y su entrada a Estados Unidos por el sur de la Florida (Pontijas & Pastor, 2019).

Para el año de 1989 el Departamento de Defensa de Estados Unidos instauró tres Fuerzas de Tarea Conjunta orientadas hacia la detección, seguimiento y lucha contra el

narcotráfico que procedía desde Latinoamérica. De esta manera, se dispuso que la Fuerza de Tarea Cuatro abarcara el área del Caribe y el Océano Atlántico. Las unidades anteriormente mencionadas fueron reorganizadas durante el gobierno del presidente Bill Clinton, creándose las Fuerzas de Tarea Interagenciales Conjuntas (JIATF). Estas organizaciones quedaron a la postre bajo el mando y control del Comando Sur de los Estados Unidos en 1997. Dentro del mismo marco, hacia el año de 1997 el JIATF-Sur asumió como área de operación las aguas del océano Pacífico y Atlántico en Suramérica y el Mar Caribe (Cruzat, 2011).

Consecuentemente, el JIATF-S, funge como un centro de cooperación interagencial e interestatal, que integra la información y coordina los esfuerzos operacionales en la lucha contra el tráfico de drogas ilegales por la vía terrestre, aérea y marítima, y que aprovechan al océano Pacífico y al mar Caribe como canales de comunicación, estableciendo rutas desde los países andinos, Centro América y el Caribe hacia el principal destino, Estados Unidos (Nogami et al., 2019).

La siguiente tabla relaciona las instituciones con las que opera integradamente el JIATF-S de manera conjunta, combinada e interagencial. Esto lo realiza a través de la aplicación del comando, control, comunicaciones, computadoras e inteligencia (C4I), con el fin de desarrollar operaciones de interdicción, lo que incluye recopilación y análisis de información como principal insumo para la detección, seguimiento, interceptación y judicialización (Cruzat, 2011):

Tabla 2.
Integración interinstitucional e interestatal del JIATF-S

ORGANIZACIÓN	PARTICIPANTES
Grupo Militar Estadounidense	Ejército (USARMY) Armada (USNAVY) Fuerza Aérea (USAF) Infantería de Marina (USMC) Guardacostas (USCG)
Equipo Interagencial	DEA (Drug Enforcement Administration). DIA (Defense Intelligence Agency). CIA (Central Intelligence Agency). CBP (Customs and Border Protection). FBI (Federal Bureau of Investigation). ICE (Immigration and Customs Enforcement). DoS (Department of State). NSA (National Security Agency). NGA (National Geospatial- Intelligence Agency). NDIC (National Drug Intelligence Center). SOCA (Serious Organized Crime Agency). USCGIS (US Coast Guard Investigative Service). ONI (Office of Naval Intelligence). NRO (National Reconnaissance Office). NCIS (National Crime Intelligence Service).
Oficinas de enlace Internacional	Oficiales Enlaces. Argentina (Gendarmería Nacional). Brasil (Armada – Policía Federal). Chile (Armada). Colombia (Armada – Fuerza Aérea). República Dominicana (Fuerza Aérea). Ecuador (Armada). Francia (Armada – Aduana). México (Armada). Perú (Marina). Reino Unido (Armada SOCA). Holanda (Armada). El Salvador (Armada). España (Guardia Civil).

Nota: Información extraída de Revismar (Cruzat, 2011)

El Gobierno de los Estados Unidos a través de su Departamento de Estado y Departamento de Defensa, ha constituido acuerdos bilaterales internacionales para la interdicción de drogas ilícitas con al menos 45 países aliados en todo el mundo. Mediante

dichos acuerdos los estadounidenses han transferido tecnología, buques, aeronaves y equipos con el fin de fortalecer y hacer más efectivas las operaciones de interdicción marítima mitigando así la entrada de alcaloides a su territorio (Davenport, 2020), tal como lo ha constituido el Plan Colombia.

Los acuerdos bilaterales internacionales de cooperación marítima generalmente incluyen algunos aspectos importantes como los siguientes:

1. Ship-boarding: autorización o procedimientos permanentes para que los Guardacostas Estadounidenses puedan detener, abordar y registrar embarcaciones extranjeras sospechosas localizadas dentro del mar territorial de cualquier nación.
2. Ship-rider: autorización permanente que permite que los buques de los países socios puedan embarcar sus funcionarios en naves de guerra de otros países aliados con el fin de hacer cumplir la ley, estos puedan autorizar y supervisar la realización de ciertas acciones acuerdo a los tratados establecidos.
3. Apoyo a la interdicción marítima internacional: Se trata de una autorización permanente o procedimientos establecidos para que las unidades navales de los Estados Unidos puedan atracar (amarrarse a un muelle) o permanecer en puertos extranjeros. Así mismo, para abordar embarcaciones sospechosas que sean de bandera diferente a la estadounidense o de la nación anfitriona. Para el caso de las aeronaves aterrizar y permanecer en aeropuertos extranjeros para fines logísticos (Davenport, 2020).

Dentro del marco de la Organización de los Estados Americanos, en el año 2003 se llevó a cabo en la Ciudad de México la conferencia especial sobre seguridad. Esta reunión

tuvo como producto la Declaración Sobre Seguridad en las Américas. El documento tiene como propósito fortalecer, promover y garantizar la seguridad de las Américas, viendo que las amenazas de los delitos transnacionales tienen una connotación multidimensional (OEA, 2003).

De igual manera esta Declaración propone que, para enfrentar las nuevas amenazas, así como las tradicionales que afronta el hemisferio, entre las que se encuentra el tráfico ilegal de drogas, se debe desarrollar y acudir a la cooperación internacional multilateral bajo el respeto de la soberanía, la integridad del territorio y la independencia política de cada Estado. Dentro del mismo contexto, se reafirma el fortalecimiento de la “Comisión Interamericana para el Control del Abuso de Drogas y el Mecanismo de Evaluación Multilateral”, con el fin de avanzar en la lucha contra este delito (OEA, 2003, p. 10; Molano, 2020).

Complementariamente a lo abordado anteriormente, en materia de tratados regionales a nivel de Latinoamérica y el Caribe para la lucha contra el problema mundial de las drogas y específicamente contra el narcotráfico, también se han creado tratados de cooperación suscritos de manera interregional, como es el caso del COPOLAD. Este es un programa de integración ente la Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños (CELAC) y la Unión Europea (EU), que tiene como objetivo fortalecer la comunicación y eficacia en la lucha contra la problemática de las drogas ilícitas. Para ello, se establecieron mecanismos de intercambio de experiencias, desarrollo de tareas multisectoriales y coordinación birregional entre otras cosas. Esta iniciativa inició en el año 2011 y para el presente año entró en ejecución la fase COPOLAD III (ODC, n.d.).

La cooperación de COPOLAD se encuentra fundamentada bajo el concepto de *soft power*, enfocándose principalmente en el diálogo político y técnico, la promulgación de políticas antidrogas que a la vez generen un desarrollo sostenible de los pueblos con un enfoque en respuestas desde la salud pública, el fortalecimiento institucional para la reducción de la oferta, la capacitación para la reducción de la demanda y la consolidación de los Observatorios Nacionales sobre Drogas, entre otras actividades (ODC, n.d.; COPOLAD, 2021).

De igual manera y como se mencionó anteriormente, el Estado colombiano ha suscrito una serie de tratados de cooperación internacional de índole bilateral, derivados de la Convención Única de 1961 sobre Estupefacientes enmendada por el Protocolo de 1972, del Convenio sobre Sustancias Psicotrópicas de 1971 y de la Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Sicotrópicas de 1988 (Cancillería de Colombia, n.d.-f). Adicionalmente ha firmado importantes acuerdos marítimos y cartas de entendimiento bajo el marco del Derecho Internacional del Mar, estableciendo compromisos y obligaciones interestatales, direccionados a combatir el fenómeno del narcotráfico en todos los eslabones de la cadena de suministros. Estas alianzas buscan llevar a cabo las políticas antidrogas trazadas por los diferentes gobiernos, abarcando conceptos como la responsabilidad compartida de los países a partir del abordaje integral de esta problemática (Cruzat, 2011).

Consecuentemente, la Armada Nacional de Colombia ha sido una pieza clave para el desarrollo de estos tratados internacionales, estableciendo acuerdos de cooperación marítima con otros países, teniendo como pilares fundamentales el intercambio de información y

desarrollo de operaciones navales de interdicción marítima (Armada República de Colombia, 2020b).

De esta forma, el Estado colombiano suscribió unos Convenios Administrativos para el control, prevención y represión del uso y tráfico ilícito de sustancias estupefacientes y psicotrópicas en el año de 1980 con la República Dominicana y Honduras (Armada República de Colombia, 2020b; Cancillería de Colombia, n.d.-a). Estos acuerdos están enfocados en la erradicación de los cultivos de la mata de coca, control del tráfico ilícito de estupefacientes, sustancias psicotrópicas y delitos conexos. Con esto, las dos partes se comprometieron a compartir información de interés, reducir la demanda, desarrollar operaciones de interceptación marítima y aérea, atacar el lavado de activos y expropiación de dominios producto del narcotráfico, así como de prestar asistencia judicial (Cancillería de Colombia, n.d.-d).

En el año 1997, Colombia suscribió un convenio de cooperación marítima con los Estados Unidos, con el fin de aumentar la efectividad para combatir el tráfico ilícito de drogas por vía marítima, mediante el intercambio de información, detección, localización, ejecución de procedimientos de interdicción, visita e inspección de motonaves y judicialización. Estas actividades fueron designadas a Guardacostas de Estados Unidos (USCG) y a la Armada de Colombia (Decreto 908 de 1997).

Según establece el documento, las operaciones de interdicción se efectuarán a solicitud de cualquiera de las partes, previa coordinación con los Centros de Operaciones de la Armada de Colombia y los Guardacostas de Estados Unidos. Consecuentemente, las

motonaves e incluso aeronaves que se consideren sospechosas podrán ser interceptadas fuera del mar territorial de cada uno de los Estados (Decreto 908 de 1997; García, 2017).

Para que lo anterior se pudiera dar, se convino de manera integrada entre las partes, adelantar técnicas de adiestramiento, intercambio de equipos y participación en materia económica. El planteamiento y aplicación de este tratado estuvo enmarcado dentro de lo establecido en el Derecho Internacional y Derecho del Mar, entrando en vigor para Colombia mediante el Decreto 908 de 1997 (Decreto 908 de 1997; García, 2017).

Para el año de 1998, Colombia suscribió con Jamaica un acuerdo para la cooperación en la lucha contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas, entrando en vigencia para Colombia el 14 de enero de 1999 (Armada República de Colombia, 2020b). En este tratado los dos Estados acordaron ampliar y fortalecer lo establecido en la Convención de Viena de 1988. De esta manera, mediante el intercambio de información, implementación de campañas publicitarias, controles aduaneros, investigación de lavado de activos, asistencia técnica y capacitación, se logra suprimir, prevenir, controlar y sancionar el narcotráfico y consumo de drogas. Todas estas acciones se pueden desarrollar abiertamente respetando la soberanía de cada país (Cancillería de Colombia, n.d.-e).

Para el año 2004 el gobierno de Colombia adoptó con la república de Costa Rica un acuerdo de “cooperación marítima en las aguas jurisdiccionales correspondientes a cada estado para la lucha contra el tráfico ilícito de drogas, la explotación ilegal de las zonas económicas exclusivas y la búsqueda y rescate de buques extraviados” (Cancillería de Colombia, n.d.-b, p. 1). Este tratado internacional entró en vigor a partir del año 2009 y fue promulgado mediante el Decreto Numero 822 de 2010. De igual manera, tiene como base el

intercambio de información, el desarrollo de operaciones navales combinadas entre las autoridades navales y de guardacostas de cada Estado, el desarrollo de programas de capacitación en temas marítimos, así como asesorías mutuas en mantenimiento y operación de equipos navales (Cancillería de Colombia, n.d.-b).

Por su parte, los Estados Unidos Mexicanos tienen firmado un acuerdo de cooperación con el gobierno de Colombia para la lucha contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas desde el año 1997 (Cancillería de Colombia, n.d.-c). De la misma forma, existe un acuerdo para la cooperación naval y marítima entre la Armada de Colombia y la Secretaría de Marina Mexicana, firmado en el año 2005. Mediante este convenio, las instituciones buscan desarrollar mutua cooperación, enfocada hacia la lucha contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas por vía marítima, así como otros temas de interés marítimo como la protección al medio ambiente marino y programas de investigación científica, entre otros (García, 2017; Armada República de Colombia, 2020b).

A pesar de las tensiones diplomáticas que en la historia reciente han tenido Colombia y Venezuela, los gobiernos de Juan Manuel Santos y Hugo Chávez suscribieron en el año 2011 un acuerdo de cooperación en materia de lucha contra el narcotráfico. Pese a que en la actualidad se ha demostrado que los grupos narcoterroristas del ELN y las disidencias de las FARC tienen sus retaguardias estratégicas al otro lado de la frontera, que aprovechan la porosidad de las mismas para utilizarlas como corredores de movilidad de narcotráfico (Cabrera, 2019) y que las relaciones diplomáticas con el gobierno actual de Venezuela no pasan por el mejor momento, el tratado en mención aún se encuentra vigente (Cancillería de Colombia, 2009).

Colombia también tiene un acuerdo interinstitucional de cooperación marítima con la República de Panamá desde el año 2014, en donde participan activa e integralmente el Ministerio de Defensa a través de la Armada Nacional de Colombia y el Servicio Nacional Aeronaval de Panamá (Cancillería de Colombia, n.d.-c; Armada República de Colombia, 2020). Este instrumento está enfocado en desarrollar acciones combinadas en contra de delitos transnacionales como el tráfico de armas, municiones y explosivos, y transporte ilícito de estupefacientes. De la misma forma, esta unión de esfuerzos de carácter binacional se ha enfocado en la protección del medio ambiente marino y en el mejoramiento de la seguridad integral marítima (García, 2017).

Debido a las dependencias de ultramar que poseen Francia, España, el Reino de los Países Bajos y el Reino de la Gran Bretaña en Latinoamérica y el Caribe, es importante mencionar que Colombia tiene suscritos acuerdos de operación naval y marítima con estas naciones. De esta manera, entre Colombia y el Reino de España se tiene un acuerdo bilateral para controlar y reprimir las actividades del narcotráfico. De igual forma, existen tratados de cooperación en materia de seguridad y lucha contra las drogas entre Colombia y Francia, vigentes desde el año 2006, con el Reino de Países Bajos efectivas desde el año 2015 y con el Reino de Gran Bretaña e Irlanda del Norte desde el año 2016 (Armada República de Colombia, 2020b).

Los acuerdos de cooperación internacional y tratados marítimos relacionados con anterioridad demuestran la voluntad e interés político, diplomático y militar por parte de los gobiernos de las naciones del hemisferio de cortar la cadena de suministro del narcotráfico. De esta manera, se busca disminuir la oferta en mayor grado que la demanda, atacando principalmente la erradicación de cultivos, el suministro de insumos para la fabricación de

alcaloides, el acopio y el transporte de estas sustancias. La meta buscada es la de dismantelar las estructuras delictivas transnacionales dedicadas a esta actividad al igual que atacar a sus delitos conexos.

Estados Unidos como potencia mundial y principal consumidor de drogas ilegales, lidera muchas de estas integraciones multilaterales, ofreciendo además, ayudas económicas, donación de tecnología y medios militares a los países de América Latina y del Caribe. La relación de esta Superpotencia con relación a los demás Estados de la región del Gran Caribe, son un ejemplo tácito de lo que Buzan & Waeber (2003) consideran como un Complejo de Seguridad Regional, toda vez que la participación de este gigante mundial incide ampliamente en un vecindario con actores que carece de poderes.

No obstante, debido a la marcada asimetría en materia de desarrollo y seguridad que hay entre Norteamérica y la América Latina y el Caribe, el continente americano no puede ser considerado en su totalidad como un Complejo de Seguridad Regional en contraste como lo constituyen Europa y África. De hecho, América Latina y el Caribe pueden contener subdivisiones como Complejos de Seguridad Regional. Esto puede ser resultado de la diversidad cultural, lingüística, histórica, geográfica y hasta en la misma influencia estadounidense en materia de seguridad hemisférica (Buzan & Waeber, 2003; Otálvaro, 2004).

Colombia, como principal país productor de cocaína ha sido de los países mayormente favorecidos por esta ayuda estadounidense, por lo que además ha fortalecido sus políticas antidrogas, así como su poder y capacidades militares, llegando a ser un referente mundial y un líder regional en la lucha contra el narcotráfico. En consecuencia, ha

tenido que mejorar sus relaciones internacionales con los países de la región y países consumidores en pro de la cooperación bilateral y multilateral, así como el trabajo mancomunado, representando esto un factor diferencial en la lucha antidrogas.

Consecuentemente con la lucha antidrogas, organizaciones como las Naciones Unidas (ONU), la Asociación de Estados Americanos (OEA), la Comunidad del Caribe (CARICOM) y la Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños (CELAC) han estado muy comprometidas en promover la integración regional y potencializar la cooperación multilateral para enfrentar el problema mundial de las drogas, así como de otro tipo de crímenes organizados transnacionales, propendiendo por la paz y seguridad hemisférica. Las iniciativas implementadas en esta materia traducen en una gran sinergia, que a través de la integración e interoperabilidad de medios y capacidades militares terrestres, navales, aéreas y de manejo de la información, han generado sobresalientes resultados en esta lucha.

Principales Rutas del Narcotráfico en el Caribe

Las rutas del narcotráfico que hacen uso del mar Caribe, históricamente han presentado un patrón en sentido sur a norte, en donde los países andinos productores, Bolivia, Perú y en mayor proporción Colombia exportan el alcaloide hacia los Estados Unidos y Europa, principales consumidores (Esquivel, 2013). Ante los intensos controles, cooperación internacional y operaciones de interdicción marítima, que realizan las marinas y las autoridades, constantemente las estructuras dedicadas al tráfico de estupefacientes han tenido

que innovar, no solo en el modo de transporte de estos cargamentos ilícitos, sino que también en las rutas que emplean.

Una de las rutas más usadas por el narcotráfico es la que conduce desde Colombia o desde Venezuela hacia República Dominicana. Esto se da a causa de varias razones: como primera medida, los duros golpes que se han dado y los rigurosos controles implementados en la ruta hacia Honduras, especialmente por la vía aérea, obliga a los narcotraficantes a buscar otras alternativas. Como segunda razón, debido a la posición estratégica de este país antillano, ubicado en el centro del Caribe. Finalmente, teniendo en cuenta que República Dominicana es uno de los países más poblados y representa la economía más fuerte del Caribe insular.

Desde el oriente del Estado Dominicano se facilita la distribución de la cocaína procedente de Suramérica hacia Estados Unidos vía Puerto Rico por medio de lanchas rápidas, y hacia Europa, principalmente a España, por la modalidad de contenedores (Pontijas & Pastor, 2019). En el mismo sentido, la cadena de islas que hacen parte de las Antillas son el principal destino de distribución de estos estupefacientes para ser enviados al viejo continente, aprovechando la correlación lingüística y colonial que tienen los países europeos como Francia, Reino Unido y Reino de los Países Bajos con sus colonias de ultramar (Mantilla, 2011).

Ilustración 2.
Rutas del Narcotráfico por el Caribe Insular



Nota: Fuente: (Vianna de Azevedo, 2019) recuperado de http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/rielcano_es/contenido?WCM_GLOBAL_CO NTEXT=/elcano/elcano_es/zonas_es/ari37-2019-viannadeazevedo-reemplazo-redes-colombianas-por-venezolanas-narcotrafico-fronterizo-internacional

El tráfico de cocaína entre Colombia y Venezuela se ha intensificado durante los últimos 15 años, debido a la porosidad de las fronteras de los dos países, a la escasez de controles y a la corrupción de los gobernantes, especialmente en el Estado venezolano, en donde el llamado “Cartel de los Soles” ha facilitado el desarrollo de esta actividad en el vecino país. Sumado a lo anterior se tiene la incidencia en este territorio por parte de las disidencias de las FARC, que tienen su retaguardia estratégica en el vecino país, de la guerrilla del Ejército de Liberación Nacional (ELN) y de otros actores criminales que se financian con los dineros generados por el narcotráfico (Vianna de Azevedo, 2019).

Ilustración 3.
Rutas del Narcotráfico de Colombia a Venezuela



Nota: Fuente: (Vianna de Azevedo, 2019) recuperado de http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/rielcano_es/contenido?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/elcano/elcano_es/zonas_es/ari37-2019-viannadeazevedo-reemplazo-redes-colombianas-por-venezolanas-narcotrafico-fronterizo-internacional

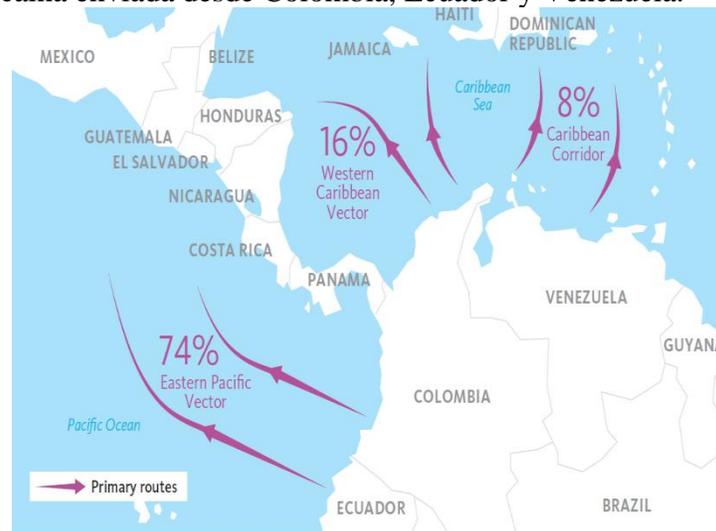
Según la UNODC, la República Bolivariana de Venezuela, se ha posicionado en el segundo lugar de injerencia como país de tránsito de cocaína, con un 25% de las incautaciones, comparado con Colombia que pondera un 75% de los decomisos del tráfico de este alcaloide. Para el país vecino, el principal destino del tráfico tanto marítimo como aéreo es Guatemala (UNODC, 2021).

Otra de las rutas más comunes que usa el narcotráfico, es la vía marítima y aérea a través de Centroamérica y México, tomando como punto de partida los países productores andinos, especialmente Colombia. Cerca del 74% de la cocaína que sale de territorio colombiano y ecuatoriano hacia Centroamérica se hace a través del océano Pacífico. De la misma manera, casi un 16% se trafica por la ruta del Caribe occidental, en donde el archipiélago de San Andrés cobra una gran importancia estratégica para el planeamiento y

ejecución de estos viajes ilícitos. Lo anterior, debido a la posición geográfica de este grupo de islas en el Caribe y las vulnerabilidades presentadas en los campos políticos, sociales y económicos. Finalmente y de manera complementaria, por el Caribe oriental se transporta un 8% de la mercancía estupefaciente, usando como principal ruta de salida Venezuela (UNODC, 2021).

Ilustración 4.

Proporción de cocaína enviada desde Colombia, Ecuador y Venezuela.



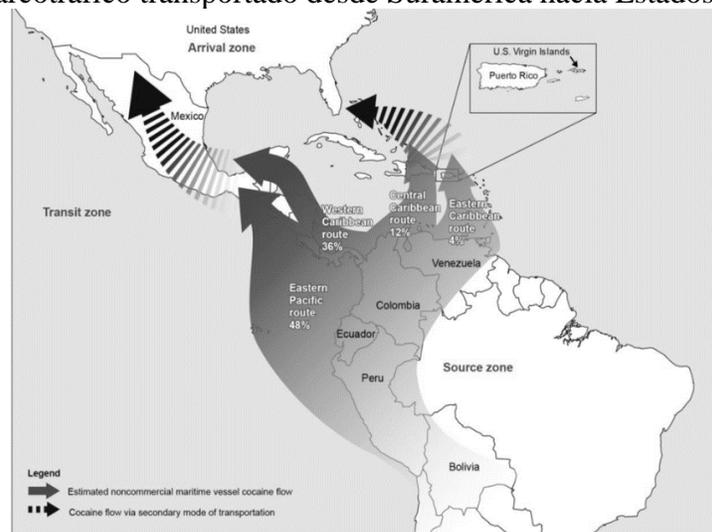
Nota: Fuente (UNODC, 2021) recuperado de World Drug Report 2021. Drugs Market Trends: Cocaine Amphetamine-type Stimulants

Adicionalmente, un estudio de RAND Corporation revela que los países centroamericanos no participantes en mecanismos de cooperación internacional, facilitan el tráfico de cocaína por esta ruta del pacífico más que por el Caribe en donde la cooperación internacional es más sólida (Davenport, 2020). Esta particularidad puede ser una de las causas por las que la UNODC evidenció un aumento en un 60% de las incautaciones en la ruta de Centroamérica y México usando el océano Pacífico como línea de comunicación, entre los años 2015 y 2019, mientras que las incautaciones en el mar Caribe disminuyeron durante el mismo período (UNODC, 2021).

Del total de la cocaína que Estados Unidos recibió el año 2019, el 87% fue producida en Colombia mientras que el 9% se originó en Perú (UNODC, 2021). El tráfico ilegal de esta droga procedente desde Suramérica utilizó un sin número de rutas trazadas a lo largo y ancho de la extensa zona del Caribe, Centroamérica y el Pacífico oriental. Esto quiere decir que las autoridades de los países que conforman esta vasta región de América deben controlar permanentemente cerca de 6 millones de millas cuadradas de área terrestre y marítima para lograr interceptar a las embarcaciones, aeronaves, vehículos y personas que transportan esta carga ilícita (Davenport, 2020); UNODC, 2021).

La siguiente ilustración muestra la relación en proporción de la cocaína transportada desde Suramérica hacia Estados Unidos, utilizando las rutas del Caribe, Centroamérica y el Pacífico:

Ilustración 5.
Proporción del narcotráfico transportado desde Suramérica hacia Estados Unidos



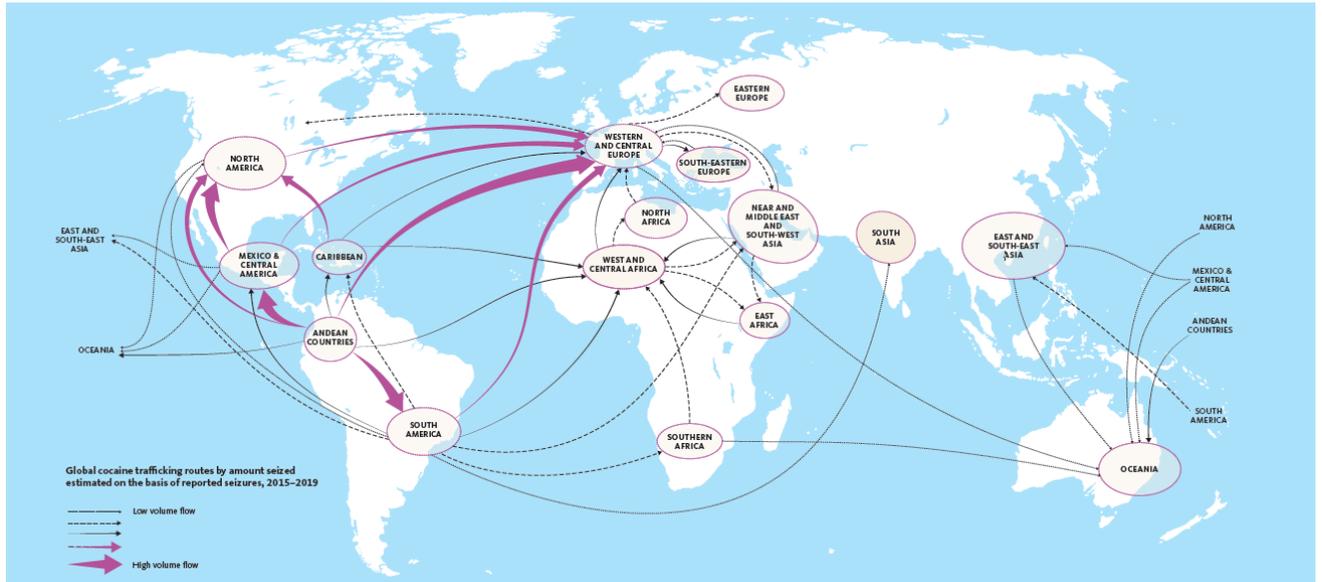
Nota: Fuente: (Davenport, 2020) recuperado de Lessons from Maritime Narcotics Interdiction: Interdiction in the Maritime Source, Transit, and Arrival Zones of the Western Hemisphere

Ilustración 6.
Principales rutas del narcotráfico de Suramérica



Nota: Fuente: (Davenport, 2020) recuperado de Lessons from Maritime Narcotics Interdiction: Interdiction in the Maritime Source, Transit, and Arrival Zones of the Western Hemisphere

Ilustración 7.
Rutas del narcotráfico de cocaína a nivel mundial



Nota: Fuente: (UNODC, 2021) recuperado de World Drug Report 2021. Drugs Market Trends: Cocaine Amphetamine-type Stimulants

CAPÍTULO II

OPERACIONES DE INTERDICCIÓN MARÍTIMA

En el presente capítulo se tratarán temas específicos relacionados con las operaciones de interdicción marítima, la importancia que tienen en relación con la lucha contra el narcotráfico, las etapas que componen una operación típica de interdicción, los factores de éxito y los principales desafíos que se deben enfrentar en el momento de realizar este tipo de operaciones.

Las operaciones de interdicción marítima son utilizadas por las Armadas o marinas de Guerra y cuerpos de Guardacostas de todo el mundo. Estas consisten en la detención y abordaje de otras naves o embarcaciones con el fin de inspeccionar su contenido, rutas, destino, intenciones y documentación (Armada República de Colombia, 2018). Para el caso de la lucha mundial contra las drogas, el fin de estas operaciones es evitar que la carga ilícita llegue a su destino parcial o final, incautar el cargamento y poner a disposición de las autoridades competentes a las personas capturadas en el acto.

A manera de ejemplo, para la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN), las operaciones de interdicción marítima comprenden medidas de aplicación de la ley para interceptar el movimiento de embarcaciones y cierto tipo de artículos designados dentro o fuera del territorio de una nación. Estas operaciones se limitan normalmente al acto de interceptar, pero aclara la OTAN que de ser necesario se realizarán otro tipo de acciones como el abordaje, la verificación, redireccionamiento de la motonave o la incautación del cargamento, aplicando las sanciones pertinentes consignadas en la ley (NATO, 2005).

La Armada Española, como otro ejemplo, incluye a las operaciones de interdicción dentro de las funciones inherentes a las operaciones de seguridad marítima. Este tipo de misiones las desarrolla con los siguientes fines: Protección de las líneas de comunicación marítima. Lucha contra delitos transnacionales tales como: contención del tráfico de drogas, propagación de armas de destrucción masiva, piratería, otro tipo de tráfico ilícitos y terrorismo por vía marítima. Por último, las operaciones de interdicción marítima también las orienta esta Armada para la protección de las infraestructuras críticas, así como para la protección de recursos y del patrimonio cultural subacuático.

De igual manera, las operaciones de interdicción marítima para la Armada Española tienen como objetivo principal el de interceptar las amenazas anteriormente mencionadas lo más lejos posible de las costas de dicho país, actuando dentro del marco de tratados y acuerdos internacionales suscritos por el gobierno. En consecuencia, las operaciones de interdicción que se lleven a cabo dentro del mar territorial estarán limitadas a aspectos de soberanía y a comisión de actos en flagrancia (Armada Española, 2015).

A grosso modo, se puede apreciar que las operaciones de interdicción marítima en sus diferentes definiciones y concepciones tiene como objetivo el de fiscalizar, controlar y aplicar la ley en el mar. Para tal caso, se emplean las fuerzas navales legalmente constituidas por cada Estado dentro del marco del Derecho Internacional, Derecho del Mar y tratados de cooperación internacional.

A nivel nacional, como marco normativo que le da legitimidad a los procedimientos de interdicción marítima, se encuentra lo contenido en el Código de Procedimiento Penal, Ley 906 del 2004, artículo 298, parágrafo 2; modificada posteriormente por el artículo 56 de

la ley 1453 de 2001, legislación que a su vez incorpora el ordenamiento procesal de la resolución 00520 de 1999 de la Dirección Marítima (De la Cuadra, 2018). Específicamente la ley 906 faculta a la Armada Nacional para realizar operaciones de interdicción marítima a las embarcaciones de las que se tenga alguna sospecha o se reciba información de que se encuentren traficando con estupefacientes y sustancias psicotrópicas. De la misma forma se establecen los términos y procedimientos judiciales a seguir en este tipo de casos (Ley 906 de 2004, art 298).

El procedimiento de interdicción marítima también se encuentra definido en la sentencia de Corte Constitucional C-239 del año 2012. En mencionado documento se relaciona esta actividad como un procedimiento propio de la Armada Nacional que se puede llevar a cabo tanto en aguas jurisdiccionales como en aguas internacionales. El objetivo que se le atañe a estas operaciones es el de detener, visitar, inspeccionar y desviar a puerto a las embarcaciones nacionales y extranjeras, sus tripulaciones y carga para que sean puestas a disposición de las autoridades competentes (Corte Constitucional de Colombia, 2012).

De manera literal, el Manual de Interdicción Marítima de la Armada Nacional de Colombia, Primera Edición 2018, define a las operaciones de interdicción marítima (OIM) de la siguiente manera:

Operación Naval ejecutada por unidades de la Armada Nacional, con el propósito de proteger los Intereses Marítimos y garantizar el cumplimiento de las leyes en áreas y aguas jurisdiccionales de la Nación. La OIM consiste en negar, a toda nave, artefacto naval y/o la tripulación, el uso de áreas y aguas jurisdiccionales, su uso para el desarrollo de actividades que violen o intenten violar las leyes nacionales y/o los

tratados, convenciones y actos internacionales ratificados por Colombia. (2018, p. 1-7)

De lo anterior se puede decir que las operaciones de interdicción marítima en Colombia no están tipificadas como acciones militares relacionadas con la guerra y que están dirigidas a enfrentar cualquier tipo de amenaza que pretenda atentar contra los intereses marítimos de la nación a través del empleo del poder naval. En cuanto a este último término, la Vicepresidencia de la República de Colombia a través de la Comisión Colombiana del Océano (CCO), hace la acotación de no encontrar literatura relacionada con la definición del término “interés marítimo” (CCO, 2021).

No obstante, la CCO presenta la evolución de una definición para los “Intereses Marítimos Colombianos (IMC)” a partir de los beneficios y aportes que le pueden generar a la nación de la siguiente manera:

Las oportunidades, necesidades y beneficios en torno al territorio marítimo y su zona costera, que permiten generar desarrollo a partir de la implementación de políticas estatales de preservación, conservación, administración y utilización sostenible (CCO, 2021, p. 28).

De igual manera, la Comisión Colombiana del Océano plantea los siguientes Intereses Marítimos Colombianos, clasificándolos según su área temática de aplicación acuerdo a la siguiente tabla:

Tabla 3.
Intereses Marítimos Colombianos

Intereses Marítimos Colombianos	
Área Temática	Interés Marítimo
Nación, género y colectivo marítimo	Talento Humano y Comunidad Marítima
Integridad, defensa y protección de los espacios marítimos jurisdiccionales	Soberanía e integridad del territorio marítimo nacional
	Infraestructura y aseguramiento de la integridad, el orden marítimo y el Estado de Derecho en el Mar
	Seguridad Integral Marítima y Fluvial (SIMF).
Desarrollo económico	Transporte y Comercio Marítimo.
	Turismo Marítimo y Recreación.
	Industria Naval y Marítima.
	Minería Marina y Submarina.
	Pesca y Acuicultura.
	Conectividad por el Mar.
	Salud Pública y Bioseguridad Marina
Fortalecimiento de la gobernanza marino-costera y oceánica	Ordenamiento Marino-Costero.
	Gobernanza Oceánica.
Uso sostenible de la biodiversidad marina	Recursos Ambientales Marino-Costeros.
Cultura y educación marítima	Cultura Marítima.
	Educación Marítima.
	Investigación Científica, Tecnológica y de Innovación.
	Patrimonio Cultural Sumergido.

Nota: Fuente (CCO, 2021) Elaboración propia

De la tabla anterior, se puede observar que las operaciones de interdicción marítima, enfocadas a enfrentar la amenaza del tráfico de cocaína por medio marítimo, se enmarcan en el área temática de “Integridad, defensa y protección de los espacios marítimos jurisdiccionales”. De igual manera, le apuntan a la protección del interés marítimo: Seguridad Integral Marítima y Fluvial (SIMF).

Para la Armada Nacional de Colombia la Seguridad Integral Marítima y Fluvial (SIMF) representa uno de los cinco ejes estratégicos de su estrategia pentagonal, definiéndolo en consecuencia como:

La gestión conjunta, coordinada e interinstitucional, con la participación activa de los usuarios, para articular esfuerzos y capacidades con el fin de prevenir, proteger y responder ante los riesgos, amenazas y delitos en el dominio marítimo y fluvial que afectan las condiciones de seguridad de las personas, los bienes, los activos y el medio ambiente.

“La SIMF tiene tres componentes: la seguridad marítima y fluvial, la protección marítima y fluvial, y la protección del medio ambiente”(Armada República de Colombia, 2020c), p. 16, ; CCO, 2021, p. 31).

Lo anterior demuestra la alineación que tienen los objetivos estratégicos de la Armada Nacional de Colombia con los intereses estratégicos de la nación y el cumplimiento de su deber constitucional. De esta manera, el plan Estratégico de la Armada de Colombia 2020 – 2023 establece que los pilares y estrategia fundamental para la lucha contra las drogas tiene su base en la interdicción marítima, el control de los ríos y la cooperación internacional mediante el fortalecimiento de sus capacidades (Armada República de Colombia, 2020c).

García (2017) describe brevemente la dinámica de una operación estándar de interdicción marítima dirigida hacia la modalidad de lancha rápida tipo go-fast en Colombia. En este ejemplo se parte de una información de inteligencia compartida, como principal insumo de estas operaciones. Los datos relacionados con el evento se pueden obtener de

distintas fuentes y debe ser precisa en cuanto a localización del punto de partida, características de la motonave, rumbo y velocidad aproximada, etc.

La información recolectada por los organismos de inteligencia a través de sensores electrónicos, fuentes humanas o proveniente de la cooperación internacional es compartida al Supervisor de Operaciones de la respectiva Fuerza Naval, puede ser Pacífico o Caribe. Este funcionario se encarga de activar todos los protocolos establecidos y de realizar la coordinación de los medios navales, aeronavales, aéreos, fluviales o terrestres disponibles, con el fin de poder realizar la respectiva interdicción.

Adicionalmente, el Supervisor de Operaciones se comunica con los enlaces de operaciones contra el narcotráfico de los diferentes países aliados con quienes existan tratados de cooperación internacional y que a la vez tengan medios disponibles en el área de los eventos. Lo anterior, como plan de contingencia para que en el caso de que por una u otra razón los medios dispuestos por parte de la Fuerza Pública de Colombia no puedan interceptar a la motonave sospechosa, las unidades extranjeras puedan reaccionar y culminar exitosamente la operación. El desarrollo se lleva a cabo de acuerdo con lo establecido en cada uno de los tratados internacionales y normatividad internacional vigente (Tezna, comunicación personal, 7 de septiembre de 2021).

Las operaciones de interdicción marítima pueden ser desarrolladas por unidades mayores de superficie, que fungen como el Comando de Grupo de Tarea. A estos buques le son asignadas áreas específicas de interés, con el fin de ejercer el control efectivo del mar por medio del uso de sus sensores y patrones de reconocimiento y vigilancia. En el evento en que se detecte una embarcación sospechosa de narcotráfico por vía marítima, el buque de

superficie puede disponer de las unidades tácticas con que cuente su Grupo de Tarea, tales como unidades de reacción de Guardacostas y/o unidades aeronavales, a fin de dar una respuesta rápida y efectiva.

De la misma manera, las operaciones de interdicción marítima pueden ser ejecutadas netamente por unidades de reacción rápida de Guardacostas o por unidades de ala fija o ala rotatoria de la Aviación Naval, adscritas y orientadas por el Comando de un Grupo de Tarea en el área de operaciones. Todas las unidades involucradas en las operaciones de interdicción marítima deben en todo momento, observar y aplicar la normatividad vigente, las reglas de encuentro y el respeto por los Derechos Humanos y Derecho Internacional Humanitario (Armada República de Colombia, 2018).

Fases de las Operaciones de Interdicción Marítima

Una operación de interdicción marítima tipo, en la Armada de Colombia está compuesta por tres fases principales: vigilancia, interdicción y procedimiento judicial (Montes, 2019)

Ilustración 8.
Fases operaciones de Interdicción marítima



Nota: Fuente: (Montes, 2019) tomado de <https://docplayer.es/73814449-Procedimiento-de-interdiccion-maritima-de-la-armada-nacional.html>

La fase de vigilancia se lleva a cabo a través de la integración de medios disponibles. Aquí interactúan desde la Capitanías de Puerto con el control de autorizaciones para zarpe de embarcaciones, manifiestos de carga y demás, pasando por el uso de los sensores de plataformas de superficie, aéreas y submarinas, hasta el uso de radares de control de tráfico marítimo, satélites e inteligencia humana. La información obtenida se enlaza a través de los diferentes canales de comunicación con los Centros de Operaciones de la Armada de Colombia y dependiendo del desarrollo de los eventos es compartida con los Centros de Fusión de Inteligencia y Operaciones Marítimas de la región.

La segunda fase, se inicia una vez es detectada una motonave sospechosa de transportar estupefacientes o sustancias alucinógenas, procediendo a la maniobra de

interceptación a través del empleo del poder naval y/o aéreo, con los medios disponibles. Una vez se logra la detención de dicha embarcación sospechosa aplicando los procedimientos establecidos, se procede a realizar la visita a al respectivo artefacto (Montes, 2019); Ramírez, 2019).

El artículo 73 de la CONVEMAR, establece el “Derecho a la Visita” que faculta a un Estado ribereño a ejercer acciones en el mar con el fin de ejercer su soberanía y defender sus intereses (Montes, 2019). De igual manera, la Autoridad Marítima en Colombia, norma la potestad que tiene el Estado colombiano de visitar, inspeccionar, inmovilizar y disponer motonaves y artefactos navales en la protección de los recursos marinos e intereses marítimos dela nación (Resolución 0520 DIMAR, 1999). Dependiendo de la actitud y colaboración que demuestre la tripulación de la motonave a inspeccionar, la visita puede ser catalogada en cooperativa, no cooperativa y con oposición:

- Cooperativa: Se demuestra el debido acatamiento por parte de la tripulación de la embarcación acerca de las instrucciones impartidas por las autoridades. Es decir, que en ningún momento demuestran resistencia al accionar de las unidades navales, aéreas o de Guardacostas en cuanto a detener motores, cambiar de rumbo, ubicar a la tripulación en un lugar específico, etc.
- No cooperativa: Es exactamente lo contrario al punto anterior. En otras palabras, la tripulación de la embarcación a inspeccionar por parte de las autoridades no obedece las instrucciones y demuestran poca aceptación para recibir la visita. No obstante, la tripulación no realiza demostraciones de fuerza para impedir la labor de las autoridades.

- Con oposición: En este caso la tripulación de la embarcación a interceptar e inspección demuestra una resistencia de carácter completamente hostil. Utiliza la fuerza mediante armas de fuego o armas blancas con tal de impedir por completo la visita. (Armada República de Colombia, 2018). Este caso representa una de las mayores amenazas y dificultades que deben afrontar los Grupos de Visita e Inspección (GRUVI), arriesgando la vida e integridad física.

El procedimiento táctico que estipula la Armada de Colombia para realizar una interdicción marítima contempla ocho pasos fundamentales (ESCUG, 2020). El escalamiento de la aplicación de la fuerza y la ejecución de cada uno de los pasos depende del desarrollo de los acontecimientos y de la colaboración que demuestre la embarcación sospechosa en referencia con las instrucciones dadas por parte las unidades navales o fuerzas de ley:

- Como todas las operaciones militares, el diseño operacional se inicia con un planeamiento.
- Posteriormente se realiza el despliegue de las unidades tácticas hacia el área de operaciones.
- En el evento de la persecución, las unidades navales y/o de Guardacostas deben energizar sus luces (navegación, tope y berlizas) si es de noche.
- La unidad involucrada en la maniobra de interdicción debe realizar llamados por VHF-FM marino canal 16 (contacto internacional) identificándose como Guardacostas de la Armada de Colombia. De igual manera deberá dar las instrucciones pertinentes para lograr la detención de la embarcación sospechosa.
- En caso de que la motonave en persecución no se detenga, las unidades deben utilizar otro tipo de recursos como señales manuales, visuales (luces, reflectores)

o sonoros (pitadas de sirena, pitadas largas o altavoz). Las aeronaves de ala rotatoria deberán realizar sobrevuelo en patrón de hipódromo y posicionarse al costado de babor de la embarcación a una distancia de dos rotores mientras se insiste en las llamadas radiales.

- Si a pesar de las acciones descritas anteriormente, la embarcación sospechosa continúa realizando maniobras evasivas, las unidades de superficie deben hacer uso de señales luminosas de advertencia como bengalas. Este procedimiento se debe llevar a cabo previa coordinación con las unidades aéreas que se encuentren apoyando estas operaciones, especialmente en horas de la noche en que las aeronaves hacen uso de dispositivos de visión nocturna (NVD), ya que se puede generar un encandelillamiento o desorientación espacial por parte de las tripulaciones de vuelo.
- Continuando con el gradual uso de la fuerza, en el evento en que no se logre conseguir que la motonave sospechosa se detenga, las unidades de superficie deben hacer uso de armas no letales. Para esto, los buques y unidades de reacción rápida de Guardacostas deben estar equipadas con fusiles de Paintball, municiones de goma, gases lacrimógenos o gases pimienta, entre otros dispositivos de aplicación de la fuerza no letal.
- Como uno de los últimos recursos, se opta por el uso de la fuerza letal, no sin antes contar con la previa autorización por parte del comandante del Grupo de Tarea. Este esfuerzo debe llevarse a cabo mediante el uso de fusiles de munición calibre 5.56 mm.

De esta forma, inicialmente se realizarán dos ráfagas de fusil, cada uno con cuatro disparos de advertencia. En caso de continuar la negativa y dependiendo las condiciones meteorológicas, las unidades de superficie pueden hacer disparos hacia los motores de la embarcación con el objetivo de incapacitarlos y detener su avance. Para el caso de las aeronaves de ala rotatoria, el procedimiento debe ser ejecutado por parte un Tirador de Plataforma (TIPA) debidamente certificado, quien realizará previamente disparos de advertencia por lo menos cien metros hacia delante de la proa de la embarcación perseguida, antes de proceder a inhabilitar los motores.

Ante cualquier amenaza hostil que ponga en peligro la integridad y la vida de las tripulaciones de las fuerzas legales, se podrá hacer el uso de la fuerza letal bajo el principio de la legítima defensa (Armada República de Colombia, 2018).

La última fase, tiene que ver con la aplicación de la normatividad y procedimientos de judicialización en concordancia con lo establecido en el Derecho Internacional, la observancia de los Derechos Humanos (DD.HH) y Derecho Internacional Humanitario (DIH), el Derecho del mar, los tratados de cooperación internacional y las leyes colombianas como el Código Penal, las sentencias emitidas por la Corte Constitucional y las disposiciones emanadas por parte de la Autoridad Marítima (A. Ramírez, 2019).

Complementario a lo anterior, la Escuela Internacional de Guardacostas relaciona nueve fases para el desarrollo de operaciones de interdicción marítima. Dentro de estas se incluyen las tres fases anteriormente descritas. Las fases establecidas son las siguientes: inteligencia, planeamiento, alistamiento, detección, persecución, interdicción, inspección, retención y judicialización (ESCUG, 2020).

La fase de “inteligencia” comprende la recolección de la información. Los datos recogidos desde diferentes fuentes humanas o tecnológicas son procesados, evaluados e interpretados por parte de las agencias o unidades correspondientes. Este aspecto de vital importancia constituye el punto de partida de toda operación de interdicción marítima.

Durante el “planeamiento” se analiza la información procesada y se conjuga con los medios tácticos disponibles. Toda la información se integra con la meteorología, el tiempo, la amenaza y los riesgos, con el fin de tomar las mejores decisiones en cuanto al empleo de los recursos, comando, control y conducción de la operación, así como las coordinaciones internacionales que sean requeridas.

Para garantizar un adecuado y efectivo alistamiento es imperativo realizar una verificación del personal que tripulará las unidades de superficie o aéreas que van a realizar la interdicción marítima, tales como: entrenamiento, certificaciones, roles a realizar, rendimiento (descanso), entendimiento de la misión, kit de supervivencia, elementos de protección personal, etc. De igual manera, debe existir una alta rigurosidad en la preparación de cada una de las unidades participantes con el fin de asegurar el éxito de la operación, en este alistamiento se destacan: combustible, armas y municiones letales y no letales, bengalas, reflectores y comunicaciones principales y alternas (satelitales, tácticas, marítimas y aéreas), entre otros aspectos.

La fase de detección está muy ligada a la calidad de la información de inteligencia recibida. Esta se puede dar a través de diferentes medios, como sensores de detección y vigilancia, equipos electroópticos y demás sensores ubicados en tierra, unidades de superficie o aeronaves. De igual manera la detección puede llevarse a cabo a través de la labor que

cumplen los vigías de las diferentes unidades interceptoras como buques, unidades de reacción rápida, aeronaves de ala fija, ala rotatoria o remotamente tripuladas.

Una vez detectada la embarcación sospechosa, se procede con la siguiente etapa conocida como “persecución”. Tal como se mencionó anteriormente con el procedimiento de interdicción, la tripulación de la unidad involucrada con la operación deberá actuar acuerdo a lo establecido en la normatividad vigente. El escalonamiento del uso de la fuerza dependerá de la actitud de colaboración que demuestre los tripulantes de la embarcación sospechosa. De la misma manera se podrá abrir fuego en contra de los ocupantes de la motonave perseguida únicamente bajo el principio de legítima defensa.

La etapa de “interdicción” se realiza una vez que se logra interceptar a la motonave perseguida y/o se logra llegar al blanco. Seguidamente se debe realizar la respectiva visita, de acuerdo con las normas y procedimientos establecidos. En caso de encontrar mercancías ilícitas, el resultado consistirá en la inmovilización total o parcial de la embarcación y la disposición de su tripulación ante las autoridades competentes.

En la séptima fase, “inspección”, la Tripulación del Grupo de Visita e Inspección (GRUVI) debe desplegar toda su iniciativa para realizar la revisión minuciosa de la embarcación en búsqueda de material ilícito. Lo anterior, debido a que en muchas de las ocasiones los alcaloides no se pueden encontrar a simple vista, siendo escondidos en falsos mamparos, doble fondos, diluidos en los tanques de combustible de la embarcación, etc. La obtención del estupefaciente constituirá el material probatorio para judicializar a la tripulación de la motonave inspeccionada.

En el evento en que se llegue a encontrar sustancias psicotrópicas o alcaloides durante la inspección, se procede a llevar a cabo la fase de “retención y captura”. Esta consiste en aplicar los procedimientos contenidos en la legislación, particularmente en la ley 906 de 2004, título IV, capítulo II, artículo 301. Es importante tener en cuenta que la tripulación de visita debe leer a los capturados sus derechos, diligenciar las actas de buen trato, conducir a la embarcación al puerto más cercano, mantener la cadena de custodia, realizar registro fílmico y documental tanto del procedimiento como de los hallazgos, garantizando en todo momento el respeto de los derechos humanos e integridad de los tripulantes capturados.

Una vez llevada la motonave incautada a puerto, se procede con la última fase, consistente en la “judicialización”. En esta instancia el fiscal le solicita al juez de control de garantías imponer la respectiva medida de aseguramiento, identificando plenamente a las personas, al delito y a los elementos de conocimiento necesarios para sustentar dicha medida (Armada República de Colombia, 2018; ESCUG, 2020).

En cualquiera de los pasos anteriormente descritos se puede apreciar y comprobar el altísimo riesgo que representan este tipo de operaciones. Generalmente el tráfico de estupefacientes y sustancias psicotrópicas, como la cocaína, se realiza bajo adversas condiciones meteorológicas en donde incluso, en muchas ocasiones se arriesga la vida de los tripulantes de las embarcaciones destinadas a hacer estos viajes sin retorno.

De igual manera, es de vital importancia que las tripulaciones de las fuerzas navales se ciñan a los procedimientos establecidos en la ley. Esto constituye un factor diferencial para las operaciones de interdicción culminen de manera exitosa, especialmente para la fase de judicialización.

Éxito de las operaciones de interdicción marítima

Según el último informe de la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito relacionado con las tendencias en el mercado de la cocaína, anfetaminas y estimulantes, entre los años 2013 y 2017 la producción de cocaína se duplicó, mostrando posteriormente una estabilización para los años 2018 y 2019 cuando alcanzó la más alta producción histórica de cerca de 1.784 toneladas. El comportamiento de estas tendencias es marcado principalmente por los índices de producción reportados por Colombia.

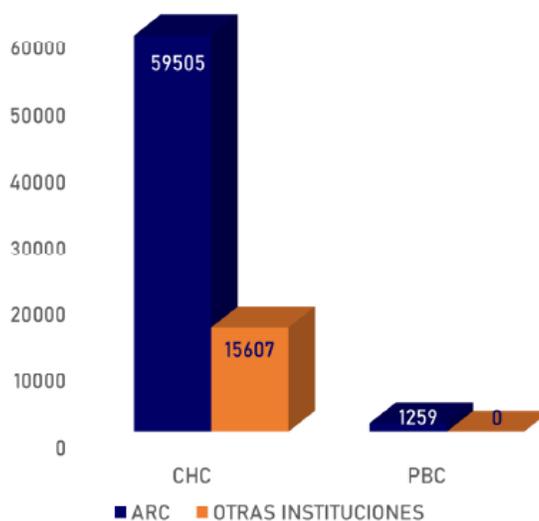
Correspondientemente al aumento de la fabricación y exportación de cocaína, en el año 2019 también se incrementó la cantidad de cocaína incautada a nivel mundial alcanzando cifras récord. Uno de los factores determinantes para que se dieran estas incautaciones, corresponde a la efectividad de las operaciones de interdicción y de la aplicación de la ley. Los decomisos de cocaína en el continente americano alcanzaron el 83% a nivel global.

En América del Sur entre el año 2018 y 2019 las operaciones de interdicción marítima lograron el decomiso de 755 toneladas, lo que representó un aumento del 5% en relación al año inmediatamente anterior (UNODC, 2021). Es importante hacer la mención que el comportamiento de las tendencias en el aumento o disminución de cultivos y decomiso de cocaína y clorhidrato de cocaína corresponde a los datos reportados por Colombia, principal productor, pero a la vez, país con mayor cantidad de incautaciones de este narcótico.

Acuerdo a los análisis realizados por el Centro Internacional de Investigación y Análisis contra Narcotráfico Marítimo, durante el año 2019 la Armada Nacional de Colombia incautó cerca de 62,8 toneladas de clorhidrato de cocaína, de los cuales 59,5 fueron en el ámbito marítimo. De esta manera de un total de 72,11 toneladas incautadas por la Fuerza

Pública a nivel nacional, la Armada de Colombia contribuyó con el 80% del decomiso de clorhidrato de cocaína (CHC) y con el 100% con la incautación de pasta base de coca (PBC) (CIMCON, 2020).

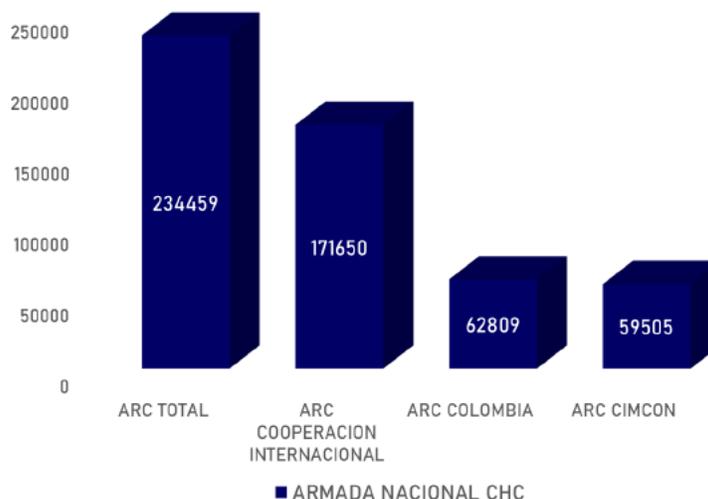
Ilustración 9.
Incautación de narcóticos por vía marítima año 2019



Nota: Fuente: (CIMCON, 2020) recuperado de Informe CMCON. Dinámica del Narcotráfico Marítimo Año 2019

La sinergia, reflejada en los resultados operacionales obtenidos por medio de los diferentes acuerdos marítimos y de cooperación internacional, demostraron una vez más la efectividad que representa la integración de capacidades y el factor colaborativo internacional en la lucha contra las drogas. Por medio de estos mecanismos se logró la incautación de 234,4 toneladas de clorhidrato de cocaína. La contribución fue del 89% para América y el 11% para Europa (CIMCON, 2020).

Ilustración 10.
Clorhidrato de cocaína incautada por la Armada de Colombia año 2019



Nota: Fuente: (CIMCON, 2020) recuperado de Informe CMCON. Dinámica del Narcotráfico Marítimo Año 2019

La región del mar Caribe colombiano presentó 79 eventos de narcotráfico marítimo logrando la incautación de 33,6 toneladas de narcóticos. Esta cifra representó la segunda preponderancia en este tema después del Pacífico colombiano en donde se presentaron 121 eventos. En las ciudades puerto de Santa Marta, Barranquilla y Cartagena se evidenció la mayor cantidad de eventos de narcotráfico en la región Caribe, lo que demuestra la importancia que tienen los puertos para el accionar delictivo por parte de las estructuras narcoterroristas (CIMCON, 2020).

De igual manera, la modalidad que más registra eventos de incautación de clorhidrato de cocaína en esta región de Colombia es la de lancha rápida o “Go fast”, incautándose cerca de 24,5 toneladas de clorhidrato de este alcaloide en el año 2019, es decir el 32% del total de decomisos. En los departamentos de La Guajira y San Andrés se presentaron las mayores incautaciones de cocaína en el mar Caribe por medio de esta modalidad.

La segunda modalidad más empleada para el envío de cocaína al exterior, especialmente hacia los destinos de Europa y Asia es la de contenedores. El 80% de estos eventos se presentaron en la región del Gran Caribe, donde Cartagena presentó la mayor cantidad de registros, seguido de Santa Marta y Barranquilla. El destino principal de estos cargamentos era el puerto de Amberes en Bélgica.

Desafíos de las operaciones de interdicción marítima

Como se ha mencionado y relacionado a lo largo del presente texto, las operaciones de interdicción marítima corresponden a uno de los roles de la Armada Nacional de Colombia que representan mayores riesgos materiales y humanos tanto en el ámbito marítimo como en el aeronaval. A pesar de que la Institución ha mitigado mucho de estos riesgos mediante la adquisición de nuevas y mejores capacidades, doctrina, procedimientos, entrenamiento, etc., aun se presentan muchas amenazas que afectan este tipo de operaciones.

Para tal efecto, además de revisar la bibliografía disponible relacionada con este aspecto, se consultó a diferentes expertos en el tema de interdicción marítima acuerdo a sus roles. Entre los entrevistados se encuentran el Director Contra las Drogas de la Armada Nacional, el Comandante de la Fuerza de Tarea Conjunta contra el Narcotráfico No. 73 “Neptuno”, el Supervisor de Operaciones de la Fuerza Naval del Caribe y la Jurídica Operacional de la Armada Nacional.

De las principales amenazas genéricas que presentan las operaciones de interdicción marítima se encuentra sin duda alguna, la constante innovación, ingenio y uso de nuevas tecnologías para desarrollar nuevas técnicas y estrategias por parte de los narcotraficantes

para transportar los alcaloides. Esto se descifra en el incremento de la cantidad y diversidad de métodos de tráfico, representando grandes retos para la obtención de información de inteligencia, así como para la búsqueda e inspección de los narcóticos durante el desarrollo de operaciones navales antidrogas, lo que conlleva a que las tripulaciones encargadas de las interdicciones tengan que desplegar toda su iniciativa e ingenio (Molano, 2020; Tezna, Comunicación personal 7 de septiembre de 2021).

Lo anterior conlleva a que se tenga que realizar una constante investigación del fenómeno del tráfico mundial de las drogas, fundamentado en la labor que realizan los centros de fusión de la información y el Centro Internacional de Investigación y Análisis contra Narcotráfico Marítimo a fin de buscar estrategias y líneas de acción que contrarresten mencionadas amenazas.

Uno de los desafíos presentes, radica en los procedimientos que se deben realizar para la judicialización. Debido a lo fallado por la Corte Constitucional en su Sentencia C-239 de 2012 y a los procedimientos contemplados en el Manual de interdicción Marítima de la Armada Nacional, primera edición 2018, una vez que se captura una embarcación sospechosa de traficar con estupefacientes y sustancias psicoactivas se debe llevar al puerto más cercano junto con el personal y material probatorio, con el fin de iniciar el respectivo proceso de judicialización. Para tal fin, una vez se llegue a tierra firme se cuenta con 36 horas para poner a disposición de las autoridades competentes lo anteriormente mencionado. Mientras esto ocurre, difícilmente habrá la disponibilidad de otra unidad de la Armada Nacional que continúe ejerciendo el control del mar, lo que genera un espacio vacío, resultando en una importante vulnerabilidad y oportunidad para el envío de más cargamentos de cocaína por parte de las estructuras narcotraficantes.

Otras de las amenazas que se deben tener en cuenta en el momento en que se presenta un evento de interdicción marítima, tiene que ver con los factores meteorológicos, especialmente si se trata de un evento por go-fast. Es de saber que la mayoría de los cargamentos de cocaína por medio de esta modalidad se envían en horas nocturnas, con escasa luz de luna, preferiblemente en condiciones de lluvia y mar gruesa. Esta condición dificulta la vigilancia y detección de manera visual, e incluso la persecución se hace mucho más compleja.

Para el caso de las aeronaves de ala rotatoria de la Armada Nacional, se tienen establecidos los mínimos meteorológicos para desarrollar operaciones sobre el mar. De esta forma, las operaciones helicoportadas en el mar se limitan a un techo o base de nubes de 500 pies (166 metros) y una visibilidad de 1 milla náutica tanto en el día como en la noche. Adicionalmente, si la operación es con lentes de visión nocturna (NVG) se debe contar con una iluminación lunar del 23%, un ángulo de elevación de la luna de 30° sobre el horizonte y por lo menos tener visible 270° de horizonte continuo. Lo anterior con el fin de evitar que se presente una desorientación espacial por parte de la tripulación de la aeronave.

De igual manera y como se mencionó anteriormente, dentro de una operación común de interdicción marítima, las fases de persecución, interdicción e inspección representan el mayor riesgo. Esto se presenta tanto para el personal y material de la embarcación perseguida como para las unidades que se encuentran en la maniobra de interceptación. Por ejemplo, en caso de baja visibilidad o alto oleaje, se puede presentar una colisión entre las motonaves, causando lesiones o pérdida de vidas humanas.

Otra situación particular que se puede presentar durante la visita, especialmente en la no cooperativa o de oposición, es que, durante la maniobra de abordaje, los tripulantes de la unidad en interdicción sean recibida con fuego hostil por parte de los ocupantes de la embarcación sospechosa. Otro de los casos que se puede presentar es que en el evento en que se requiera escalar el uso de la fuerza, alguno de los tripulantes de la embarcación sospechosa resulte herido o dado de baja.

Las grandes extensiones de territorio marítimo que constituyen el caribe colombiano son otros de los factores que representan grandes retos y desafíos para el desarrollo de operaciones de interdicción marítima. Los 1.932 kilómetros de costas y los cerca de 264.296 km² de superficie, dificultan el control efectivo del mar y del litoral en relación con la disponibilidad de medios y capacidades con que cuenta la Armada de Colombia. Aunado a esto, el área de litigio con Nicaragua y las fronteras marítimas no definidas con Venezuela, representan una fuerte debilidad, en especial teniendo en cuenta que este último país está presentando un acelerado crecimiento como distribuidor de cocaína tanto por medio marítimo como por medio aéreo.

Del mismo modo, como se mencionó con anterioridad, el crecimiento de los cultivos de la mata de coca, así como el mejoramiento de la productividad por hectárea cultivada, traen como consecuencia una mayor exportación del clorhidrato de cocaína, de la pasta base de coca y de otros productos derivados. En consecuencia, las acciones del tráfico de estos estupefacientes, así como los modos, técnicas y estrategias para evadir los diferentes controles mostrarán mutaciones y modificaciones constantes. No obstante, está demostrado que la cantidad de incautaciones es proporcional a la producción.

CAPÍTULO III

OPERACIONES DE INTERDICCIÓN Y LAS ESTRATEGIAS APLICADAS

Una vez tratados los principales desafíos a los que se enfrenta la realización de operaciones de interdicción marítima, a continuación, se busca analizar las líneas de acción que realiza la Armada de Colombia para responder y mitigar dichas amenazas. De igual manera se abordará la temática relacionada con la incidencia de estas acciones desde el enfoque del desarrollo de las Campañas Navales Orión.

Colombia se ha convertido en un referente regional en la lucha mundial contra las drogas. Consecuentemente la Armada de Colombia en los últimos años ha mejorado sus capacidades, entrenamiento, procedimientos y cooperación siendo la institución que más incauta clorhidrato de cocaína, pasta base de coca y sus derivados en la región del Gran Caribe.

Para contrarrestar el accionar delictivo relacionado con el tráfico de estupefacientes, durante el período 2000 – 2006 la Armada de Colombia generó una estrategia antidrogas denominada “Cerrando Espacios”. El concepto de esta estrategia radicó en cortar las líneas de comunicación del narcotráfico en el escenario marítimo, atacando además a las estructuras terroristas que se lucraban de esta actividad y que pretendían por medio de la fuerza tomarse el poder del país.

A fin de que esta estrategia fuera efectiva, la Armada de Colombia se fortaleció en capacidades, integrando los medios navales, de Infantería de Marina y de Aviación Naval junto con otros componentes de la misma Institución a nivel doméstico. También se

potencializó y aprovechó la cooperación con Armadas aliadas de otros países como la de Estados Unidos.

De esta manera, se constituyó una gran sinergia que se enfocó principalmente en la afectación de las finanzas del narcotráfico, constituyéndose en una estrategia efectiva a pesar de la limitación de medios versus la gran área por cubrir y el complejo panorama geopolítico. El éxito de “Cerrando Espacios” estuvo acompañada por innovaciones como la creación de la Jefatura de Inteligencia Naval, la actualización de las doctrinas y la modernización de las tácticas (Uribe, 2015).

La estrategia “Cerrando Espacios” sufrió una actualización y modernización durante el periodo comprendido entre el 2013 y el 2015. De esta forma se formuló una nueva estrategia antidrogas denominada “Red Naval”, vigente hasta la fecha. Este plan se enfocó en atacar a las estructuras del narcotráfico, a las formas y a los métodos de traficar estos estupefacientes de manera cambiante. El fenómeno de las drogas llevó a la Armada de Colombia a realizar cambios en su estructura interna a fin de mantener la iniciativa y contundencia en la ejecución de operaciones ofensivas ante este flagelo.

El pilar de “Red Naval” consistió en la cooperación e integración internacional, haciendo del mar Caribe un área de operaciones común para las Marinas de los Estados ribereños, orientando los esfuerzos sinérgicos navales hacia la afectación del tráfico de narcóticos por vía fluvial y marítima (Uribe, 2015).

De la misma manera, Ramírez (2017) afirma que uno de los principales fundamentos que caracterizaron la reorientación de la estrategia “Cerrando Espacios” hacia el esquema “Red Naval”, es la producción de información de inteligencia para el desarrollo de

operaciones de interdicción marítima. De la misma manera exalta que la interdicción marítima constituye el principal mecanismo para la contención y lucha contra el tráfico de narcóticos en el continente.

El Director Contra las Drogas, con base en el documento reservado de la estrategia Red Naval, relaciona algunas diferencias entre el antiguo esquema antidrogas formulado por la Armada Nacional y su versión vigente. De la misma manera hace la aclaración de que en la actualidad se está trabajando en la realización de una nueva actualización a la estrategia contra las drogas “Red Naval” (Jiménez, Comunicación Personal, 5 de agosto de 2021). A continuación, se relacionan algunas de las diferencias que ponen en evidencia la evolución de las estrategias tratadas anteriormente.

Tabla 4.
Diferencias entre las estrategias Cerrando espacios y Red Naval

CERRANDO ESPACIOS	RED NAVAL
Programa de control e interdicción	Modelo de fusión e integración
Combate el narcotráfico	Ataca al narcotráfico y delitos conexos
Negación de espacios marítimos, fluviales, terrestres, nacionales.	Contribuye a la generación de una zona de riesgo contra el narcotráfico
Armada nacional como autor y ejecutor de la estrategia	Integración regional y proyección institucional del liderazgo
Incremento de cobertura Caribe, Pacífico y vías fluviales	Focalización en áreas de alta densidad, recuperando el control costero y portuario
Incremento de unidades, equipos y pie de fuerza (medios)	Creación de organizaciones contra el narcotráfico flexibles y versátiles (Fuerzas de Tarea Conjunta contra el Narcotráfico)
Estrategia centrada en capacidades operacionales	Sinergia de lo operacional y funcional, integración de esfuerzos, recursos e información
Centro de operaciones para despliegue de medios	Centro de operaciones de integración de información y despliegue de capacidades en tiempo real
Entrenamiento de Guardacostas e Infantería de Marina	Entrenamiento a componentes y países aliados
Inteligencia de la Armada de Colombia	Centros de fusión interinstitucional e interagencial.

Judicialización a través de la Policía Nacional	Judicialización a través de la JUNAIN de la Fiscalía y de los GROIC. (Procedimiento que a la fecha no está vigente)
Énfasis de operaciones marítimas en áreas de no retorno	Énfasis en control de zonas focales y zonas de riesgo
Proceso de la lucha contra el narcotráfico es liderado por la Dirección de Operaciones Navales (DIONA)	Se creó la Dirección Contra las Drogas, que en la actualidad tiene el control del proceso de la lucha contra el narcotráfico

Nota: Fuente (Jiménez, Comunicación Personal, 5 de agosto de 2021) elaboración propia

Con relación a la tabla anterior, se puede evidenciar la evolución que ha tenido la estrategia implementada por parte de la Armada de Colombia en la lucha contra el narcotráfico, pasando de una visión local y operacional a un enfoque de cooperación internacional, de carácter multilateral y de una tendencia mucho más estratégica. Adicional a lo anterior, la creación de unidades y dependencias estratégicas como la Dirección Contra las Drogas, el Centro Internacional de Investigación y Análisis contra Narcotráfico Marítimo, las Fuerzas de Tarea Conjunta Contra el Narcotráfico No. 72 y No. 73 y los centros de fusión interinstitucional e interagencial, entre otros, representan nuevas capacidades, alcance e influencia de la Armada de Colombia, haciéndola más efectiva y contundente en la lucha contra el narcotráfico.

Otra de las razones por las que “Red Naval” ha sido exitosa, es por su acercamiento a la desestabilización del centro de gravedad de las estructuras narcotraficantes. Esto se ha logrado debido a que el mando naval entendió que los esfuerzos debían estar dirigidos hacia los centros de acopio, los puntos de embarque y el transporte dentro del mar territorial. En estos puntos, es donde históricamente se han registrado las mayores incautaciones y en consecuencia se han dado los más duros golpes al narcotráfico, ya que en dichas instancias

las inversiones que han realizado las estructuras narcoterroristas son muy considerables (Castellanos, n.d.).

Hablar de “Red Naval” es referirse intrínsecamente a una “sumatoria de esfuerzos, capacidades e información” que tiene como insumos principales para la ejecución de operaciones, la generación de información de inteligencia y la cooperación internacional. Por medio del aprovechamiento de estas materias primas, se busca crear una “zona de riesgo internacional” que dé como resultado la degradación del fenómeno del narcotráfico y de sus delitos conexos (Durán, 2016, p. 2).

Dentro del marco de la estrategia “Red Naval” y en un ámbito de integración de estrategias multilaterales, se crean y desarrollan mecanismos operacionales de gran impacto a nivel regional como ha sido el caso de las exitosas Campañas Navales Orión. Esta iniciativa propia de la Armada Nacional ha tenido tal éxito, que en la actualidad se ha convertido en una campaña insignia de la Presidencia de la República. En su séptima versión, la Campaña Naval Orión ha logrado integrar los esfuerzos de 38 países, logrando resultados excelentes en la lucha contra el narcotráfico (Jiménez, Comunicación Personal, 5 de agosto de 2021).

Caso de Estudio Campaña Naval Orión

Con el fin de entender lo tratado a través del presente trabajo en cuanto a la aplicación de la teoría de la cooperación internacional, particularmente en la lucha contra el narcotráfico de clorhidrato de cocaína y sus derivados, se abordará como caso de estudio la exitosa Campaña Naval Orión. Iniciativa liderada por la Armada Nacional de Colombia, que comenzó en el año 2018 y que para el presente año culminó su séptima versión contando con

la participación de 38 países incluida Colombia, junto con 88 instituciones nacionales e internacionales (Armada República de Colombia, 2021a).

El mecanismo de las Campañas Orión, surgió como una iniciativa que constituye la sumatoria de esfuerzos de los países del hemisferio, afectados por el fenómeno del narcotráfico (Nogami et al., 2019), específicamente por Estados Unidos, México y Colombia. El fin de la Campaña es el de lograr la disrupción del narcotráfico por vía marítima, mediante la integración e interoperabilidad de las marinas de la región, a través de la interdicción. Para esto, se busca combatir de manera simultánea y coordinada este flagelo, haciendo uso de las capacidades propias de cada país. Adicionalmente, Orión crea redes de cooperación interinstitucional e interagencial entre las naciones participantes (Cook, 2019).

El principal antecedente de la Campaña Naval Orión lo constituyó la denominada operación combinada “Anfítitre”, llevada a cabo en el mar Caribe por la Armada de Colombia y el Servicio Nacional Aeronaval de Panamá, en coordinación con el JIATF-S durante el mes de octubre del año 2017. Esta acción naval arrojó excelentes resultados en la contención del narcotráfico, contribuyendo a reafirmar los lazos de cooperación marítima entre los estados de México, Colombia, Panamá y Estados Unidos. El balance final de Anfítitre fue de 2.531 kg de clorhidrato de cocaína incautados.

Para el desarrollo de la primera Campaña Orión se llevaron a cabo reuniones de planeamiento, alistamiento y coordinación por un tiempo cercano al año y medio. De esta manera para abril del año 2018 se daba inicio a la primera versión de esta importante campaña naval. Orión I contó con la participación de siete países: Colombia, Costa Rica, Ecuador, Estados Unidos, Honduras, México y Panamá. La campaña estuvo compuesta por cinco operaciones navales en donde se implementó la figura de Shiprider (Díaz, 2019).

En esta primera Campaña Orión, se incorporó dentro del funcionamiento de los Centros de Fusión a los coordinadores de operaciones del Caribe y Pacífico de la Armada de Colombia, así como a los enlaces de la Fuerza de Tarea Interagencial Conjunta Sur (JIATF-S) en un mismo centro operacional. Con esto se optimizó y facilitó la aplicación del comando, control, comunicaciones, computación, inteligencia, vigilancia, adquisición de objetivos y reconocimiento C⁴ISTAR (Nogami et al., 2019).

Seguidamente, en octubre del mismo año se llevó a cabo la Campaña Naval y Fluvial Orión II bajo el mismo concepto de la Campaña anterior. En esta segunda versión participaron de manera activa trece países, sumándose a los participantes de Orión I: Brasil, Argentina, Francia, Jamaica, Perú y República Dominicana (Nogami et al., 2019). Orión II continuó sus operaciones en el escenario Pacífico y Caribe, incorporando además el fluvial, extendiendo sus acciones hacia el río Amazonas, Putumayo y Caquetá.

A comparación de la primera campaña, Orión II estuvo compuesta por ocho operaciones simultáneas. Otra de las particularidades de esta segunda versión, fue que dentro de sus resultados operacionales se inició la incautación de pasta base de coca, así como de insumos líquidos y sólidos para la fabricación y refinamiento de este alcaloide, entre otras cosas.

A la Campaña Naval y Fluvial Orión III, realizada entre marzo y abril de 2019, se le adicionaron como escenarios de operación fluvial el río Caguán y el río Guaviare. De igual manera se incrementaron los días de operación, al igual que los países participantes, sumándose a esta versión Chile, Guatemala, Martinica, Países Bajos y Trinidad y Tobago, para un total de 18 naciones (Díaz, 2019).

Dentro de la innovación que se incorporó en la tercera versión de la Campaña Naval y Fluvial Orión, se encuentra la participación de las agencias de inteligencia y coordinadores operacionales por parte de diferentes instituciones como Policía Nacional, Fuerzas Militares (integrándose Ejército de Colombia y Fuerza Aérea Colombiana), Fiscalía, Servicios de Aduanas, Proyecto de Cooperación de Puertos, Unidad de Información y Análisis Financiero, entre otros (Nogami et al., 2019).

En la segunda mitad del año 2019, entre los meses de septiembre y octubre se llevó a cabo la cuarta versión de la Campaña Orión. En dicha ocasión se continuó con la ampliación del campo de acción, con la entrada en escena de nuevos participantes, sumando de esta manera 22 países. Los aliados para esta fase de Orión fueron: Argentina, Belice, Brasil, Canadá, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, España, Estados Unidos, Guatemala, Honduras, Italia, Jamaica, Martinica, México, Nicaragua, Países Bajos, Panamá, Perú y República Dominicana.

Para la fase quinta del esfuerzo multilateral Orión, el número de participantes se incrementó a 26 países aliados, lo que resulta en una mayor interoperabilidad y obtención de resultados operacionales, afectando el brazo financiero y soporte logístico de las estructuras dedicadas al tráfico de estupefacientes. En esta ocasión se incorporaron a la lista de participantes anterior Guyana, Islas Caimán, Portugal, Surinam y Uruguay. Por otra parte, Nicaragua no hizo parte de la cooperación para esta Campaña Orión V.

El desarrollo de la versión número cinco de la Campaña Naval y Fluvial Orión llevada a cabo entre abril y mayo de 2020 tuvo una importante particularidad, los esfuerzos por continuar generando cada vez más una gran desestabilización al narcotráfico, se vio afectada por la aparición de la emergencia sanitaria mundial generada por la pandemia del virus de

COVID-19 (Armada República de Colombia, 2020a). Ante esta nueva situación presentada, muchos de los esfuerzos dedicados a la lucha contra las drogas tuvieron que ser redireccionados hacia la atención de esta nueva emergencia, mientras que el tráfico de clorhidrato de cocaína por vía marítima no mostró alguna disminución significativa (UNODC, 2021).

La sexta versión de la Campaña Naval y Fluvial Orión consolida las características de operaciones multinacionales combinadas, al igual que multidimensionales, al abarcar los dominios, terrestre, naval y aéreo. Orión VI, realizada en los meses de septiembre y octubre de 2020, contó con la participación de 29 países sumándose para esta ocasión Nicaragua, Paraguay, Alemania y 51 instituciones nacionales e internacionales (Ortega, 2021).

Finalmente, durante el año 2021 se llevó a cabo la séptima versión de esta importante iniciativa de cooperación internacional en la lucha contra el fenómeno mundial de las drogas. Para esta ocasión se registró el mayor número de participantes, llegando a 38 países y 88 instituciones nacionales e internacionales luchando contra el narcotráfico de manera coordinada y simultánea. Para esta última versión se contó con la participación y cooperación de Alemania, Antigua y Barbuda, Argentina, Barbados, Belice, Brasil, Canadá, Chile, Colombia, Costa Rica, Dominica, Ecuador, Estados Unidos, El Salvador, España, Francia, Granada, Guatemala, Guyana, Honduras, Islas Caimán, Italia, Jamaica, México, Países Bajos, Panamá, Paraguay, Perú, Portugal, Reino Unido, República Dominicana, Santa Lucía, San Cristóbal y Nieves, San Vicente y Las Granadinas, Suecia, Surinam, Trinidad y Tobago, y Uruguay (Armada República de Colombia, 2021b).

Los ausentes de la región Latinoamericana y del Caribe corresponden a los países de Venezuela, Cuba, Bolivia y Nicaragua, siendo este último país un participante intermitente

de la Campaña Naval Orión. Mientras que Venezuela, Bolivia y Cuba en ninguna ocasión han hecho parte de estas acciones navales de cooperación. La ubicación geográfica de Venezuela, Cuba y Nicaragua al igual que la aplicación de su ideología socialista del siglo XXI en la región, conforma un triángulo geopolíticamente estratégico para la influencia militar y económica por parte de Rusia y de la República Popular de China (Patiño & García, 2020). Esta condición resulta en una gran vulnerabilidad para la contención del narcotráfico por vía marítima en la región. Especialmente, porque se crean brechas o áreas grises debido a la escasez de controles en las rutas de la droga que usan como zona de tránsito y acopio a estas tres naciones y la escasa voluntad política en materia cooperación internacional que demuestran.

Las Campañas Navales Orión son muestra del liderazgo e influencia integradora que ha ganado Colombia en materia de lucha contra las drogas a nivel regional. Así mismo la capacidad de planeamiento, visión y coordinación, por parte de la Armada de Colombia, han sido factores diferenciales que han contribuido en la cohesión y aprovechamiento de la interoperabilidad por parte de las marinas aliadas y demás instituciones que hoy día hacen parte de esta gran estrategia contra las drogas.

Gracias al éxito operacional, contundencia e impacto regional en materia de integración de las campañas Orión desarrolladas anteriormente, cada vez más, nuevos Estados aliados quieren ser parte de esta excelente iniciativa, liderada por el Gobierno de Colombia y abanderada por su Armada Nacional.

De esta forma, la cobertura del escenario operacional que ha ganado la Campaña Naval y Fluvial Orión ha sido tan exitosa que pasó de ser una integración de cooperación internacional de carácter regional en el Gran Caribe a una integración de esfuerzos de índole

interregional en donde se ha incluido a países de Europa, cubriendo de esta manera la mayor parte del continente americano y del hemisferio occidental.

A continuación, se relacionan los principales resultados operacionales obtenidos por las Campañas Navales Orión en materia de tráfico de cocaína.

Tabla 5.
Resultados Operacionales Orión

MATERIAL INCAUTADO	ORIÓN I	ORIÓN II	ORIÓN II	ORIÓN IV	ORIÓN V	ORIÓN VI	ORIÓN VII	TOTAL
Cocaína (Kg)	18.589	27.296	48.338	49.323	50.342	90.704	116.350	400.942
Capturados	85	143	160	227	150	413	539	1.717
Países Participantes	8	13	18	22	26	29	38	154
Días de Operación	30	30	45	45	45	45	45	285

Nota: Fuente: (Jiménez, Comunicación Personal, 5 de agosto de 2021).

De la tabla anterior se puede analizar que los resultados operacionales a lo largo de las diferentes versiones de la Campaña Naval y Fluvial Orión son directamente proporcionales a los esfuerzos invertidos. Esto quiere decir que entre más países e instituciones participen, más medios terrestres, navales y aéreos se involucran. Consecuentemente, se cubre mayor territorio, lo que arroja extraordinarios resultados en contra del narcotráfico.

Indiscutiblemente, la disposición de los medios por si solos no producen resultados, por esta razón, la potencialización y sinergia de los esfuerzos es resultado de un efectivo

intercambio de información y de experiencias, así como de una precisa coordinación y comunicación en tiempo real. Como balance general, al unir los resultados de los días operados en todas las campañas Orión, se tiene que en casi dos tercios de año se incautó mucha más cantidad de cocaína que lo que se logra decomisar durante un año en Colombia.

Integración de las fortalezas, amenazas, debilidades y oportunidades en el desarrollo de operaciones de interdicción marítima

Con el fin de integrar los aspectos que afectan favorable y desfavorablemente a las operaciones de interdicción marítima enfocadas hacia la lucha contra el tráfico ilícito de cocaína en el mar Caribe, temas tratados a lo largo del presente trabajo de investigación, a continuación, se realizará un breve diagnóstico, relacionando los factores que de una u otra manera afectan a este tipo de operaciones navales en la Armada de Colombia a través de una matriz DOFA (debilidades, oportunidades, fortalezas y amenazas).

ASPECTOS FAVORABLES	
Internos (Fortalezas)	Del entorno nacional y mundial (Oportunidades)
1. Entrenamiento de las tripulaciones 2. Alistamiento de material y equipos 3. Procedimientos y doctrina 4. Información de inteligencia	1. Tratados de cooperación internacional 2. Coordinación de los medios nacionales e internacionales 3. Intercambio de Información de inteligencia - Centros de Fusión 4. Fortalecimiento Integración de interoperabilidad – Orión 5. Investigación y entendimiento del fenómeno.
ASPECTOS DESFAVORABLES	
Internos (Debilidades)	Del entorno nacional y mundial (Amenazas)
1. Limitaciones de medios 2. Autonomía limitada de los medios ante las grandes distancias 3. Deficiencias en formación y entrenamiento de TIPAS	1. Meteorología (lluvia, estado del mar, visibilidad, huracanes) 2. Jurisdicción sobre el mar territorial 3. Visitas no cooperativas y de oposición 4. Aumento en la producción de mata de coca (Oferta)

4. Constantes cambios e innovaciones del narcotráfico	5. Aumento del consumo en EEUU y Europa (Demanda)
5. Integración de diferentes dominios (terrestre, naval, marítimo, espacial, ciber)	6. Falta de cooperación de países vecinos - Venezuela y Nicaragua
6. Limitación de recursos financieros	
7. Corrupción	

Fortalezas + Oportunidades

Indudablemente, la Armada de Colombia en los últimos años ha demostrado una importante evolución de sus mecanismos en la lucha antidrogas. Esto se evidencia gracias a los resultados obtenidos a través del desarrollo de estrategias, procedimientos, entrenamiento, métodos de obtención e intercambio de información, interoperabilidad y cooperación internacional. Con esto se ha logrado entender la dinámica del fenómeno y la identificación de algunos aspectos sensibles que han dado como resultado, la desestabilización de las finanzas de las estructuras dedicadas al desarrollo de este delito transnacional. Sin embargo, tras más de veinte años de lucha, no se ha podido dar fin a este fenómeno.

Fortalezas + Amenazas

A pesar de ser fuertes en los aspectos que se relacionan en la matriz, aun se presentan muchos factores que amenazan a las operaciones de interdicción marítima y al éxito en la contención del tráfico de narcóticos, como el clorhidrato de cocaína y sus derivados. De esta manera se evidencia que aun se presentan limitaciones de medios, como es el caso de la cantidad de unidades interceptoras asignadas a las estaciones de Guardacostas, la disponibilidad de aeronaves designadas para patrullaje marítimo u operaciones de

interdicción y la cantidad de unidades mayores con que cuenta la Fuerza para abarcar el control de toda el área del Caribe.

No obstante, como se ha mencionado en el presente texto, la materialización de la cooperación internacional a través de las Campañas Navales Orión, por medio del intercambio de información e la integración de medios, ha logrado de una u otra forma mitigar estas debilidades. Sin embargo, se considera pertinente que al interior de la Institución se realice una revisión de la distribución de las unidades interceptoras en las diferentes estaciones de Guardacostas. De igual forma es necesario promover la capacitación y entrenamiento de los Tiradores de Plataforma TIPAS y recuperar la capacidad con lentes de visión nocturna para las plataformas de superficie, a fin de potencializar las interdicciones helicoportadas, reduciendo de igual manera los riesgos operacionales.

Debilidades + Amenazas

Estos dos aspectos están muy ligados, independientemente que uno abarque el entorno interno y el otro sea de tipo nacional y mundial. Para el presente caso es muy importante tener en cuenta la innovación y aplicación de la tecnología contribuyen con la mitigación de los riesgos, especialmente en la operación bajo condiciones meteorológicas adversas.

Una de las alternativas para la aplicación de nuevas tecnologías, es el desarrollo de la operación con equipos remotamente tripulados (aéreos, de superficie y submarinos) que cuenten con una gran autonomía en tiempo y espacio, suficiente para cubrir importantes áreas del caribe colombiano y que puedan ser lanzados y controlados desde lugares

estratégicamente ubicados. El uso de estos equipos reduce los costos de operación y preserva la vida de los tripulantes.

De igual manera, se debe estar a la vanguardia de la tecnología en cuanto al empleo de los dispositivos de detección, como es el caso de los radares de control de tráfico marítimo. Es imperioso que estos equipos cuenten con un gran alcance y una ubicación estratégica, pertinente para cubrir el total del litoral Caribe, especialmente en las áreas grises donde existe poco control. De la misma manera, se hace necesario integrar el dominio espacial para las acciones de detección y seguimiento de embarcaciones sospechosas de narcotráfico.

Otro de los aspectos que deben seguir fortaleciéndose al interior de las instituciones, es el tema de la corrupción. Este constituye una problemática quizás del mismo nivel o más grave que el mismo narcotráfico y que además permea todos los niveles de la sociedad. Por tal razón es importante trabajar en el fortalecimiento de los principios y valores para los miembros de la Fuerza Pública que pueden ser susceptibles a ser abordados por las estructuras narcotraficantes, a fin de facilitarles el tráfico de estupefacientes a cambio de dádivas y pagos económicos que pueden resultar muy atractivos.

Debilidades + Oportunidades

Hay algunas debilidades que pueden ser atacadas y mitigadas a través del aprovechamiento de las oportunidades. En cuanto a la limitación de medios, está demostrado que una efectiva estrategia basada en la cooperación internacional y en la interoperabilidad, genera una sumatoria de medios y capacidades que además se complementan entre sí, fortaleciendo y potencializando la sinergia internacional en la lucha contra las drogas.

De la misma forma, los tratados de cooperación contribuyen al fortalecimiento de la capacitación y el entrenamiento de las tripulaciones involucradas en las operaciones de interdicción marítima, permitiendo además la estandarización de procedimientos, comunicaciones y doctrinas.

CONCLUSIONES

El tráfico de estupefacientes como la cocaína, hace parte de un complejo problema mundial que afecta la salud de los consumidores, causando enfermedades conexas y millones de muertes al año. Además, frena el desarrollo social, económico y social de los países, en especial de los menos desarrollados, generando como consecuencia una amenaza para la seguridad y estabilidad en algunas regiones del mundo. Para este caso en la región del gran Caribe.

La influencia que históricamente ha tenido Estados Unidos en la región del Gran Caribe y en general en los países del hemisferio occidental, ha generado cierto grado de resistencia para algunas naciones. No obstante, la voluntad política estadounidense como gran potencia hegemónica, durante las últimas décadas ha marcado la pauta dentro del orden del sistema internacional, especialmente en lo que a seguridad hemisférica se trata. De esta forma, dentro del marco de la lucha mundial contra las drogas, las ayudas económicas y ayudas en cuanto a hard power entregadas a los países latinoamericanos y del Caribe, constituyen una evidente fortaleza para el endurecimiento y enfrentamiento de este flagelo.

Lo anterior, ha generado que países como Colombia estén mejorando sus políticas antidrogas, capacidades militares, procesos de entrenamiento, procedimientos judiciales, y en general tácticas y estrategias para la contención del narcotráfico, especialmente por vía marítima, desarrollándose como potencias regionales y referentes internacionales en este aspecto.

Evidentemente las operaciones de interdicción marítima están enfocadas en la protección de los intereses marítimos de una nación y en garantizar la seguridad integral

marítima y fluvial en su territorio. El objetivo general es el de controlar las vías de comunicación e interceptar las embarcaciones que se crean sospechosas de transportar mercancías ilícitas o de violar las leyes nacionales o internacionales, ejerciendo la autoridad legítima dentro del marco del respeto de los Derechos Humanos y el Derecho Internacional Humanitario.

Para el caso particular de las operaciones de interdicción marítima realizadas por la Armada de Colombia en su lucha contra el narcotráfico de cocaína por vía marítima, se puede decir que, a pesar de su evolución, fortalecimiento y profesionalización, en donde se han dado fuertes y contundentes golpes a las finanzas del tráfico marítimo en las últimas dos décadas, el fenómeno sigue vigente, incluso aumentando las cantidades de producción y exportación.

De esta manera se tiene que las operaciones de interdicción marítima representan un factor importante para la lucha contra el tráfico de cocaína por vía marítima en Colombia, so pena de las grandes extensiones de territorio marítimo, línea de costa y accidentes costeros por cubrir. Sin embargo, estas acciones navales por si solas no representan un elemento desestabilizante y decisivo para erradicar por completo el narcotráfico, ya que no afecta directamente a los centros de gravedad de este fenómeno.

De la misma manera está demostrado que, aunque históricamente se hayan desmantelado carteles y estructuras del narcotráfico, la actividad no termina, mostrando incluso un incremento de su productividad año tras año. Como ejemplo, se puede relacionar el desmantelamiento de los carteles de Medellín y Cali a finales del siglo anterior.

En la misma medida, se puede hacer mención a manera de ejemplo, del Acuerdo Final para la Terminación del Conflicto y la Construcción de una Paz Estable y Duradera entre el Gobierno Nacional de Colombia y las Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia (FARC) (Dirección de Política Antidrogas, 2017), en el sentido en que los espacios vacíos dejados por estos grupos relacionados con territorios dedicados al cultivo de la mata de coca y al desarrollo de la cadena de suministro de este estupefaciente, fueron ocupados por nuevas estructuras dedicadas a este crimen transnacional organizado. De esta manera se puede observar que el fenómeno del narcotráfico pasa de unas manos a otras, de la misma manera en que se reinventa y evoluciona, por lo cual, el solo debilitamiento de estructuras y neutralización de cabecillas no es suficiente para acabar con este fenómeno de las drogas.

Basado en lo anterior, los gobiernos de los países afectados por el flagelo del narcotráfico han investigado la dinámica de este fenómeno, llegando a entender que para afectar contundentemente esta cadena de suministro se debe trabajar en la reducción tanto de la oferta como de la demanda, atacando paralelamente la problemática social, la salud pública y los demás eslabones de la cadena de suministro. Para ello no es suficiente la aplicación únicamente del hard power, sino que se requiere de la integración de un efectivo soft power y smart power, involucrando a todas las instituciones gubernamentales y privadas que puedan ser afectadas por este flagelo o que sean actores influyentes en los Estados a nivel económico, social y cultural. Esto con el fin de identificar y combatir los centros de gravedad moral y físico que mantienen en pie a esta gran amenaza de carácter transnacional que anualmente mueve miles de millones de dólares.

De igual forma, dentro de un sistema internacional globalizado y marcado por una cuarta revolución industrial, el narcotráfico representa una amenaza que sobrepasa cualquier

tipo de fronteras utilizando el ingenio y la tecnología a su favor para evadir los controles de las autoridades y poder transportar los alcaloides de un punto a otro. Por esta razón, las naciones han entendido que la cooperación internacional y la sinergia interinstitucional, interagencial y multidominio, constituye una de las más efectivas estrategias que se pueda implementar para combatir el narcotráfico y mejorar la seguridad hemisférica.

El apoyo y alianzas estratégicas internacionales crean una gran sinergia, en el aspecto en que cada Estado no invierte sus esfuerzos limitados de manera aislada, sino que la sumatoria de medios y esfuerzos, aunado al intercambio de información, permite contrarrestar estas debilidades en materia de capacidades, tecnología y control del territorio. Muestra de lo anterior, a nivel regional está la iniciativa de la Campaña Naval “Orión” liderada por Colombia a través de la Armada Nacional, integrando no solo a las marinas de la mayoría de los países de América y de otros aliados del continente europeo, sino que también a otras instituciones de carácter gubernamental y privado.

No obstante, para Colombia se convierte en una debilidad el hecho que cuatro países del área continental no participen en “Orión” (Bolivia, Cuba, Nicaragua y Venezuela), ya que dos son vecinos y un tercero sea uno de los grandes productores de cocaína a nivel mundial. Esta condición representa una oportunidad para que las estructuras del narcotráfico potencien su accionar delictivo y sus economías ilícitas, ya que aprovechan la porosidad de las fronteras terrestres y marítimas, la poca eficacia y presencia del Estado colombiano en las áreas limítrofes, al igual que la aparente indiferencia y escasos esfuerzos invertidos en la lucha contra las drogas por parte de los gobiernos en mención.

Dentro de la dinámica y evolución en materia de la lucha antidrogas, el Gobierno de Colombia ha entendido que, si bien la intervención militar y la interdicción han jugado un

papel importante para la contención del narcotráfico, es necesario de igual manera, atacar los demás centros de gravedad que fortalecen este fenómeno, implementando alternativas que impacten a los diferentes aspectos relacionados con el problema de las drogas.

De esta manera el gobierno estableció una política integral para enfrentar el flagelo del narcotráfico denominada “Ruta Futuro”, mediante la cual se busca abordar temas como la situación de los cultivos ilícitos, el proceso de producción, el tráfico de estupefacientes y delitos conexos desde una perspectiva integral, reconociendo además la problemática social, económica y cultural del país (MINJUSTICIA, 2018).

Las operaciones de interdicción marítima se encuentran incluidas dentro de la política anteriormente mencionada. El primer objetivo estratégico del tercer pilar de la “Ruta Futuro”, busca a través de las interdicciones afectar a las estructuras narcotraficantes, con el concurso de una fortalecida investigación, judicialización y sanción de los individuos dedicados a esta actividad.

Adicional a lo anterior y como se ha tratado en el presente texto, la política incluye el fortalecimiento de este tipo de operaciones a través de la implementación de un enfoque multidimensional y multidominio. De igual forma, se propone a mejorar las “capacidades de vigilancia y detección para las unidades navales a través del complemento de la capacidad de exploración aeronaval” (Dirección de Política Antidrogas, 2017, p. 55). Establecer alianzas estratégicas con los países de la región en cuanto a la interoperabilidad e intercambio de información, realizando acciones priorizadas, combinadas y coordinadas para disrumpir la sostenibilidad de las estructuras narcotraficantes (MINJUSTICIA, 2018).

Haciendo referencia al párrafo anterior, específicamente a lo relacionado con el mejoramiento de las capacidades de vigilancia y detección, la Armada Nacional desde el año 2016 se encuentra desarrollando y potencializando la operación aeronaval mediante el empleo de Aeronaves Remotamente Tripuladas (ART) a bordo de unidades de superficie y estaciones en tierra.

La operación aeronaval remotamente tripulada para la lucha contra el narcotráfico a través de los equipos ScanEagle ha demostrado una mayor eficacia para las estaciones ubicadas en tierra (SPOT) que para los sistemas embarcados. Esta situación demuestra lo planteado por el Almirante Raoul Castex (1878 – 1968) en cuanto al tema de control del mar, quien lo define como temporal, local, imperfecto e incompleto (Uribe, 2016). Mientras que la operación en tierra tiene un área definida, en un radio de 56 millas náuticas alrededor del punto de lanzamiento.

Aunado a lo anterior, la operación marítima del ScanEagle embarcado es mucho más compleja y difícil que la acción desde tierra. Esto se da debido a que sus procedimientos prevuelo son dispendiosos y complejos, por lo que no se considera a esta aeronave como una unidad de reacción. Así mismo, en el evento en que la unidad de superficie cuente además con un helicóptero a bordo, el uso del ScanEagle debe ser aún más meticulosa.

De esta manera, lo ideal es que la Armada de Colombia estudie la posibilidad de adquirir por intermedio de la cooperación internacional equipos no tripulados operacionales o estratégicos con mayores capacidades. Que puedan ser lanzados desde puntos estratégicamente ubicados desde tierra, con control satelital y autonomía superior a las 24 horas, a fin de poder abarcar gran parte del espacio aéreo y marítimo del caribe colombiano.

Finalmente, se debe tener claro que la Armada de Colombia no puede quedar relegada de la innovación y de los avances tecnológicos tanto en el desarrollo de operaciones de interdicción marítima como en la búsqueda de la información. Para ello es importante realizar la constante modernización e instalación de equipos de vigilancia como radares de control de tráfico marítimo, vehículos no tripulados, sonares digitales portátiles y seguimientos mediante el empleo de satelitales (Molano, 2020). De igual manera se debe tener en cuenta la aplicación de la conjuntes, involucrando a los dominios aéreo, terrestre, espacial y cyber a la ejecución de operaciones en contra del tráfico de estupefacientes y sustancias psicotrópicas como el clorhidrato de cocaína.

REFERENCIAS

- AFA. (2021). *Terremoto en Haití: sube a 2.207 el numero de muertos y hay 12.268 heridos*. El Comercio Perú. <https://elcomercio.pe/mundo/latinoamerica/terremoto-en-haiti-en-vivo-de-magnitud-72-hay-danos-en-jeremie-y-los-cayos-posibles-muertos-noticia/>
- Alburquerque, R. (1992). *La dimensión social en el Caricom*. https://salasegunda.poder-judicial.go.cr/revista/Revista_N3/contenido/PDFs/1-7.pdf
- Ardila, C., & Jiménez, J. (2018). *Enfoques Sinérgicos en Relación a las Amenazas a la Seguridad del Estado Colombiano*.
- Armada Española. (2015). Concepto de Operaciones Navales. In *Gobierno de España*.
- Armada República de Colombia. (2018). *Manual de interdicción marítima de la Armada Nacional, 2018*.
- Armada República de Colombia. (2020a). *Finaliza la Campaña Naval contra el Narcotráfico “ Orión V.”* Www.Armada.Mil.Co.
<https://www.armada.mil.co/es/content/finaliza-campana-naval-contra-narcotrafico-orion-v?page=2>
- Armada República de Colombia. (2020b). *La Armada en el Escenario Caribe*.
- Armada República de Colombia. (2020c). *Plan Estratégico Naval 2020-2023*.
- Armada República de Colombia. (2021a). *Culmina exitosamente la VII fase de la Campaña Naval “Orión.”* <https://www.armada.mil.co/es/content/culmina-exitosamente-vii-version-campana-naval-orion>

- Armada República de Colombia. (2021b). *Culmina exitosamente la VII versión de la Campaña Naval “Orión.”* <https://www.armada.mil.co/es/content/culmina-exitosamente-vii-version-campana-naval-orion>
- Betancur-Díaz, A. M. (2020). *De la geopolítica clásica a la geopolítica crítica: perspectivas de análisis para fenómenos del espacio y del poder en América Latina.* *17(2020)*, 126–149.
- Buzan, B., & Waever, O. (2003). *Regions and Powers. The Structure of International Security.*
- Cabrera, A. (2011). Las políticas de seguridad de CARICOM en torno al crimen transnacional organizado: incidencia de los intereses estadounidenses de seguridad nacional (2001-2011). *Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales.*
- Cabrera, I. (2019). Grupos armados entre Colombia y Venezuela: desbordes y retos. *Zero.* <https://zero.uexternado.edu.co/grupos-armados-entre-colombia-y-venezuela-desbordes-y-retos/#>
- Cabrera, L. (2019). *Geopolítica crítica: alcance límites y aportes a los estudios internacionales en sudamérica.*
- Cancillería de Colombia. (n.d.-a). *Acuerdo Administrativo entre la República de Colombia y la República de Honduras para la prevención, el control y la represión del uso y tráfico ilícito de sustancias estupefacientes y psicotrópicas.* <http://apw.cancilleria.gov.co/Tratados/adjuntosTratados/HN-04-03-1980.PDF>
- Cancillería de Colombia. (n.d.-b). *Acuerdo Complementario entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de la República de Costa Rica sobre*

Cooperación Marítima en la aguas jurisdiccionales correspondientes a cada Estado para la lucha contra el Tráfico Ilícito de Drogas, la Exp.

http://apw.cancilleria.gov.co/Tratados/adjuntosTratados/COSTARICA_B-ACUERDOCOMPCOOPMARITIMA2004-TEXTO.PDF

Cancillería de Colombia. (n.d.-c). *Acuerdo de Cooperación en materia de lucha contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas entre el gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de los Estados Unidos de Mexicanos* (p. 1997).

<http://apw.cancilleria.gov.co/Tratados/adjuntosTratados/MX-17-01-1997 AC.PDF>

Cancillería de Colombia. (n.d.-d). *Acuerdo de Cooperación Entre la República de Colombia y la República Dominicana para el Control del Tráfico Ilícito de Estupefacientes, Sustancias Psicotrópicas y Delitos Conexos.*

http://apw.cancilleria.gov.co/tratados/AdjuntosTratados/4639c_repdomini_b-acuerdocoopcontroltraficoilicitoestupefacientes2018-texto.pdf

Cancillería de Colombia. (n.d.-e). *Acuerdo Entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de Jamaica para la Cooperación en la Lucha Contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Psicotrópicas SICOTROPICAS.*

<http://apw.cancilleria.gov.co/Tratados/adjuntosTratados/JM-15-12-1998.PDF>

Cancillería de Colombia. (n.d.-f). *Lucha contra el problema mundial de las Drogas.*

<https://www.cancilleria.gov.co/node/331>

Cancillería de Colombia. (2009). *Acuerdo de cooperación entre la República de Colombia y la República Bolivariana de Venezuela en la lucha contra el problema mundial de*

las drogas. http://apw.cancilleria.gov.co/Tratados/adjuntosTratados/64760_VE-09-04-

2011-DR.PDF

Castellanos, N. (n.d.). “Red Naval” Sumatoria de Esfuerzos, Capacidades e Información.

La Timonera, 6–8.

CCO, C. C. del O. (2021). *Intereses Marítimos Colombianos*.

CIMCON, C. I. de I. y A. contra N. M. (2020). *Informe CMCON. Dinámica del*

Narcotráfico Marítimo Año 2019.

Comando Armada Nacional de Colombia. (2021). *Resumen resultados Campaña Naval*

Orión VII.

Contreras, A. (2007). ANÁLISIS CRÍTICO DE LA GEOPOLÍTICA

CONTEMPORÁNEA. *Revista Política y Estrategia*, 29–45.

Cook, G. (2019). *Orión, campaña marítima regional para combatir el narcotráfico*.

Revista Militar Diálogo. <https://dialogo-americas.com/es/articles/orion-campana-maritima-regional-para-combatir-el-narcotrafico/#.YUIvCbhKjIU>

COPOLAD, Programa de Cooperación entre América Latina, el C. y la U. E. en P. sobre

D. (2021). *Presentación de COPOLAD III en el mecanismo de coordinación de la UE*

y América Latina sobre drogas. 25/06/2021. [http://copolad.eu/es/noticia/presentacion-de-copoladiii-en-el-mecanismo-de-coordinacion-de-la-ue-y-america-latina-sobre-](http://copolad.eu/es/noticia/presentacion-de-copoladiii-en-el-mecanismo-de-coordinacion-de-la-ue-y-america-latina-sobre-drogas)

[drogas](http://copolad.eu/es/noticia/presentacion-de-copoladiii-en-el-mecanismo-de-coordinacion-de-la-ue-y-america-latina-sobre-drogas)

Correa, J., & Murillo, J. (2015). *El proyecto de investigación académica. Una guía para la*

elaboración del trabajo de grado (2º).

Corte Constitucional de Colombia. (2012). *Sentencia 239/12*.

<https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2012/C-239-12.htm>

Cruzat, C. (2011). Jiatf-s, ejemplo de trabajo conjunto dedicado a la interdicción de droga.

Revismar.

Dalby, S. (2017). *American Security Discourse : The Persistence of Geopolitics.*

9827(December). [https://doi.org/10.1016/0260-9827\(90\)90017-5](https://doi.org/10.1016/0260-9827(90)90017-5)

Davenport, A. C. (2020). Lessons from Maritime Narcotics Interdiction: Interdiction in the Maritime Source, Transit, and Arrival Zones of the Western Hemisphere.

Books.Google.Com. <https://doi.org/10.3233/NHSDP200049>

De la Cuadra, M. (2018). Control de Legalidad al Procedimiento de Interdicción Marítima.

Fundación Universitaria Agraria de Colombia, July, 0–30.

<https://doi.org/10.13140/RG.2.2.20200.57604>

Decreto 908 de 1997, 1997 (1997).

https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/normatividad/dec_9081997.pdf

Díaz, Á. (2019). La interoperabilidad: el génesis de la lucha contra la transnacionalidad del narcotráfico. *Revista Fuerzas Armadas, 249.*

Resolución 0520 DIMAR, 0520 (1999).

Dirección de Política Antidrogas. (2017). *Política Nacional de Drogas Lineamientos.*

Durán, E. (2016). Nacotráfico: Entre los retos y desafíos del dominio marítimo. *Revista CIMCON, 2a Edición.*

Ecured. (n.d.). *Mar Caribe.* https://www.ecured.cu/Mar_Caribe

ESCUG, E. I. de G. (2020). *Patrón de Unidades Menores y Procedimientos de Interdicción Marítima*.

Esquivel, R. (2013). Colombia y la Geopolítica del Narcotráfico. *Centro de Estudios Estratégicos Sobre Seguridad y Defensa Nacionales*.

Fernández, E. (2019). Narcotráfico, núcleo de la corrupción que mantiene crisis social histórica en Haití. *Periódico UNAL*.
<https://unperiodico.unal.edu.co/pages/detail/narcotrafico-nucleo-de-la-corrupcion-que-mantiene-crisis-social-historica-en-haiti/>

García, J. (2017). *Influencia de las Operaciones Navales Antinarcóticos en las Relaciones Internacionales de Colombia con los Estados Unidos de América y los Países que Conforman la Región Caribe*. Universidad Militar Nueva Granada.

Garoz, R. (2005). Geopolítica crítica: el pacto Ibérico de 1939. *Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 1138–9788.

Gaztambide, A. (2008). La Invención del Caribe a Partir de 1898.
Revista.Unimagdalena.Edu.Co, 21.

Jiménez, J. (2021). *Comunicación Personal*.

Langley, J., Novack, R., Gibson, B., & John Coyle. (2020). *Supply Chain Management. A logistics perspective*.

Le Dantec, F. (2007). *Contribución de la Geopolítica Crítica a la Comprensión de la Actual Concepción de Seguridad*. 71–82.

Ley 906 de 2004, 1 (2004).

- Mantilla, S. (2011). Seguridad y narcotráfico en el Gran Caribe: geopolítica, integración regional y otros dilemas asociados. In *Papel político* (Vol. 16, Issue 1, pp. 269–297).
- MINJUSTICIA, M. de J. y del derecho. (n.d.). *Sustancias Psicoactivas*.
<https://www.minjusticia.gov.co/programas-co/ODC/Paginas/Sustancias-Psicoactivas.aspx>
- MINJUSTICIA, M. de J. y del derecho. (2018). *Ruta Futuro: Política integral para enfrentar el problema de las drogas 2018*.
- Molano, F. (2020). *Estrategia en la lucha contra el narcotráfico en el Pacífico Colombiano*. Escuela Superior de Guerra.
- Montes, T. (2019). *Procedimiento de Interdicción Marítima de la Armada Nacional*.
<https://docplayer.es/73814449-Procedimiento-de-interdicion-maritima-de-la-armada-nacional.html>
- NATO, N. A. T. O. (2005). ATP-71 Allied Maritime Interdiction Operations. In *ATP* (Issue 2002).
- Nogami, J., Sanchez, J., & Sanchez, R. (2019). *Modelo de un Centro de Fusión de Inteligencia y Operaciones Marítimas para combatir el Tráfico de Clorhidrato de Cocaína por Vía Marítima en el Mar Caribe*. Escuela Superior de Guerra.
- Ó Tauthail, G. (1996). *Critical Geopolitics. The Politics of Writting Global Space*.
- Ó Tuathail, G., & Dalby, S. (1999). Rethinking geopolitics. In *Choice Reviews Online* (Vol. 36, Issue 09). <https://doi.org/10.5860/choice.36-5303>
- ODC, O. de D. de C. (n.d.). *COPOLAD II*. <http://www.odc.gov.co/politica-drogas/politica->

internacional/copolad#

ODC, O. de D. de C. (2017). *Reporte de Drogas de Colombia*.

OEA, O. de los E. A. (2003). Declaración sobre Seguridad en las Américas. *Records Management Journal*, 1(2), 1–15.

<http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.88.5042&rep=rep1&type=pdf>
<https://www.ideals.illinois.edu/handle/2142/73673>
<http://www.scopus.com/inward/record.url?eid=2-s2.0-33646678859&partnerID=40&md5=3ee39b50a5df02627b70c1bdac4a60ba>

ONU, O. de N. U. (n.d.). *Tráfico de Drogas*. <https://www.un.org/ruleoflaw/es/thematic-areas/transnational-threats/drug-trafficking/>

ONU, O. de N. U. (1988). *Convención de las Naciones Unidas Contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Sicotrópicas*.

Ortega, M. (2021). Campaña Orión VI da duro golpe al Narcotráfico. *Revista Militar Diálogo*. <https://dialogo-americas.com/es/articles/campana-orion-vi-da-duro-golpe-al-narcotrafico/#.YUKxhrhKjIU>

Otálvaro, A. (2004). La Seguridad Internacional a la luz de las estructuras y las dinámicas regionales: una propuesta teórica de complejos de seguridad regional. In *La Seguridad Internacional* (Issue 11, pp. 222–242).

Patiño, C. A., & García, O. (2020). Venezuela: Un régimen militar sin capacidad de gobierno ni opción de transición política. *Análisis Político*, 99.

Pontijas, J., & Pastor, M. (2019). *Panorama geopolítico de los conflictos 2019* (I. E. de E.

E. Ministerio de Defensa (ed.)).

http://www.ieee.es/Galerias/fichero/panoramas/panorama_geopolitico

Preciado, J. (2010). La construcción de una geopolítica crítica desde América Latina y el Caribe. Hacia una agenda de investigación regional The construction of a critical geopolitics from Latin America and the Caribbean. Towards a regional research agenda. *Geopolítica (S)*, 1(1), 65–94.

Price, M. (2011). *Latin America : A Geographic Preface. Ardao 1980.*

Ramírez, A. (2019). *Estrategia de combate de la Armada Nacional Colombiana contra las nuevas modalidades del Narcotráfico en el último siglo.*

Ramírez, E. (2017). Interdicción: Mayor mecanismo de contingencia en los mares de la región. *Revista CIMCON, Edición 3.*

Rivera, S. (2009). La geopolítica del narcotráfico y sus implicaciones para la democracia en Centroamérica. *Revistas KAS Seguridad y Justicia, 1.*

Rodríguez, H., Osorio, L., Uribe, S., & Chávez, L. (2016). *Seguridad marítima, retos y amenazas* (Escuela Su).

Ronald Reagan Presidential Library & Museum. (2021). *South Florida Task Force Working Group*. 04 Abril 2021. <https://www.reaganlibrary.gov/archives/topic-guide/south-florida-task-force-working-group>

Rosales, G. (2005). *Geopolítica y Estrategia Liderazgo y Poder.*

Sateler, A., Pino, G., López, A., Silva, L., Solari, S., Duffau, B., & Ríos, J. (2019).

Nombres populares y clasificación de las drogas de abuso ilícitas en Chile. *Revista*

Médica de Chile.

Sorhegui, A. (2016). *La Historia Cultural en el contexto de la historia del Mediterráneo Americano*. 4(1), 1–9.

Tesch, W. (1983). Nuevas formas de hacer política. *Nueva Sociedad No 64*, 64.

Tezna, P. (2021). *Comunicación Personal*.

U.S Department of Estate. (2020). *Carieb 2020: Una estrategia plurianual para incrementar la seguridad, prosperidad y bienestar de los pueblos estadounidenses y caribeños*.

UIAF, U. de I. y A. F. (2012). *Asuntos Internacionales*.

https://www.uiaf.gov.co/asuntos_internacionales/organizaciones_internacionales/oea/cicad

UNDOC, U. N. O. on D. and C. (2021). *GLOBAL OVERVIEW : DRUG DEMAND DRUG SUPPLY*.

UNODC. (1988). *Guía práctica para la aplicación por las autoridades nacionales competentes del artículo 17 de la Convención de las Naciones Unidas Contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Psicotrópicas, 1988*.

UNODC, U. N. O. on D. and C. (n.d.). *Mandato UNODC Colombia*.

<https://www.unodc.org/colombia/es/mandato.html>

UNODC, U. N. O. on D. and C. (2021). *World Drug Report 2021. Drug Market Trends: Cocaine Amphetamine-type Stimulants*.

Uribe, S. (2015). *Evolución del pensamiento Estratégico Marítimo-Naval Colombiano*.

Uribe, S. (2016). *Estrategia marítima, evolución y prospectiva*.

Uribe, S. (2017). *El narcotráfico por vía marítima*. 1–28.

Vianna de Azevedo, C. (2019). El reemplazo de las redes colombianas por las venezolanas en el narcotráfico fronterizo internacional . *Real Instituto Elcano*, 1–12.

http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/rielcano_es/contenido?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/elcano/elcano_es/zonas_es/ari37-2019-viannadeazevedo-reemplazo-redes-colombianas-por-venezolanas-narcotrafico-fronterizo-internacional