

VEGESIMO CUARTO PERIODO ORDINARIO DE SESIONES
Del 26 al 30 de octubre de 1998
Tegucigalpa, Honduras

OEA/Ser.L/XIV.2.24
CICAD/doc.984/98
5 octubre 1998
Original: inglés

RUTAS Y MÉTODOS DEL NARCOTRÁFICO MARÍTIMO
EN LAS AMÉRICAS



**ORGANIZACION DE LOS ESTADOS AMERICANOS
COMISION INTERAMERICANA PARA EL CONTROL DEL ABUSO DE DROGA:**

**PRIMERA REUNION INTERAMERICANA
SOBRE COOPERACION MARITIMA
ANTIDROGAS
(Grupo América del Sur)
Septiembre 8 al 10, 1997
Lima, Perú**

**OEA/Ser.L/XIV.4
CICAD/MAR-PE/Doc.18/98 add.1
30 enero 1998
Original: Inglés**

**RUTAS Y MÉTODOS DEL NARCOTRÁFICO MARÍTIMO
EN LAS AMÉRICAS**

ÍNDICE

	Página
Resumen ejecutivo	1
Alcance del informe	1
Rutas de tráfico - Sudamérica	1
Tráfico a través del Caribe y México	3
Métodos de tráfico	3
Perfil físico de las embarcaciones típicas	5
Detención y control de las amenazas marítimas	6
Conclusión.....	6

Anexo I

Resumen Ejecutivo

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

Alcance del informe

Este documento pretende describir brevemente las rutas y los métodos marítimos del tráfico de drogas en Sudamérica y el Caribe. También se ofrecen detalles sobre los métodos y tipos de transporte utilizados en los embarques de droga, así como sobre las técnicas de detección y control típicamente utilizadas por las autoridades encargadas de hacer cumplir la ley en el medio marítimo. Los métodos, las rutas y las modalidades de transporte que utilizan los narcotraficantes con frecuencia varían de acuerdo con sus propias preferencias, los recursos y la percepción del peligro de interdicción. La información que se ofrece a continuación es un resumen recopilado de fuentes no confidenciales. No pretende ser un informe exhaustivo, sino brindar un somero panorama del tráfico marítimo de drogas que los gobiernos de la región pueden tener en cuenta cuando se preparan para enfrentar este problema.

Rutas de tráfico - Sudamérica

Existen numerosas rutas marítimas dentro de Sudamérica que son utilizadas por las organizaciones de narcotraficantes. No obstante, un examen más minucioso de la cuenca amazónica--no sólo la parte de territorio brasileño, sino la cuenca amazónica en su conjunto--arroja cierta luz sobre la verdadera magnitud del problema. (Véase el mapa del Anexo I donde figura una representación gráfica de las rutas a que se hace referencia a continuación.)

La cuenca en su totalidad abarca 7,8 millones km², el 66% de los cuales se encuentran dentro de territorio brasileño. El resto, no sólo incluye las zonas selváticas, sino también regiones montañosas de los países andinos. Los valles superiores de los ríos Huallaga y Ucayali, ambos tributarios del Amazonas, producen la mayor parte de la coca y la cocaína peruanas; las regiones principales de producción de Bolivia, Chapare y las Yungas, están conectadas por vía fluvial con los ríos Guaporé y Madeira, que

atraviesan la mayor parte de la Amazonia central brasileña; algunas de las zonas de producción de coca y cocaína de Colombia están ubicadas en los valles superiores de los ríos Apaporis y Caquetá, que adoptan el nombre de Japurá en Brasil, y en los valles superiores de los ríos Vaupés y Putumayo, éste último, con el nombre de Ica, en Brasil.

Aparte de la vía fluvial y aérea, existen rutas ferroviarias y carreteras que unen las áreas de producción de coca de Bolivia, no sólo con el sur de la Amazonia brasileña, sino también con los Estados meridionales de Mato Grosso y San Pablo, en el Centro-Sur de Brasil. Los valles andinos colombianos están conectados por carreteras en su mayor parte asfaltadas con Manaus, la ciudad más importante de la región amazónica brasileña, a través de Venezuela.

El transporte de drogas en la región se caracteriza por la multiplicidad de rutas y centros que sirven de depósito y de plataforma para la exportación, y la comercialización y como puntos de tránsito. Se han identificado algunos de los corredores amazónicos más importantes:

1. El corredor Brasil-Colombia, dividido en dos rutas principales: a) la ruta a Venezuela, que atraviesa Brasil por el territorio de Roraima, se dirige a Manaus y conecta con Guyana; b) la ruta del tramo superior del Río Negro, que atraviesa San Gabriel da Cachoeira y conecta con Manaus.
2. El corredor Perú-Colombia-Brasil, con la parte superior del río Amazonas conectada a los valles inferiores de los ríos Huallaga, Ucayali y Marañón de Perú y el río Putumayo de Colombia con Manaus, a través de las ciudades de Iquitos (Perú), Leticia (Colombia) y Tabatinga (Brasil).
3. El corredor Perú-Brasil en el que el Estado de Acre constituye el punto principal de entrada de esta ruta a Brasil, con a) la ruta Puerto Portillo (Perú) conectada con Cruzeiro do Sul (Brasil); b) la ruta Puerto Maldonado (Perú), Cobina (Bolivia), con Nova Brasileia y Rio Branco (Brasil).
4. El corredor Bolivia-Brasil ofrece el mayor número de posibilidades: a) Magdalena (Bolivia), Costa Marques (Brasil), Cacoal-Ji Parna, por la ruta BR-364; b) la ruta del estado de Rondônia (Brasil), vía Guayamerin (Bolivia), Guajaramirim y Porto Velho (Brasil), que conecta las Yungas de Bolivia con Manaus a través del valle superior del Beni y el Brasil sudoccidental por la ruta BR-364; c) la ruta de Pantanal: hacia el norte, vía Cochabamba (Bolivia), Cáceres y Cuiabá (Brasil), a través de la Barra do Garças hacia Goiânia, en el Estado Goiás, o hacia Uberlândia y Ribeirão Preto (Brasil); al sur, vía Santa Cruz de la Sierra, Puerto Suárez (Bolivia), y Corumbá (Brasil), hacia Campo Grande, en el Estado de Mato Grosso do Sul, y al oeste, con el Estado de San Pablo (Brasil).
5. El corredor Bolivia-Paraguay-Brasil, con las rutas: a) Pedro Juan Caballero

(Paraguay), Ponta Porã y Londrina (Brasil); y b) Ciudad del Este (Paraguay), Foz do Iguazú (Brasil), con los puertos de Paranaguá, Santos y Río de Janeiro, en la costa atlántica de Brasil.

El tráfico a través del Caribe y México

El contrabando de cocaína marítimo a través del Caribe con frecuencia se orienta en dirección a Puerto Rico, donde es reembalado y preparado para el embarque directo a los principales mercados estadounidenses de la costa este. Las operaciones marítimas de contrabando cuentan primordialmente con buques rápidos que parten de la costa septentrional de Colombia y Venezuela, típicamente trasladando entre 800 y 1.200 kilogramos de cocaína. También se utilizan veleros y barcos de pesca, aunque en forma más limitada. Estas embarcaciones parten de la costa septentrional de Colombia bordean la costa de Venezuela y avanzan directamente a Puerto Rico, República Dominicana o Haití, o se mantienen cerca de la costa oriental de las islas del Caribe hasta llegar a su destino final. La navegación cercana a la cadena de islas permite que los traficantes se confundan en el resto del tráfico marítimo. Los buques a veces descargan en embarcaciones de pesca abiertas de construcción local, conocidas como *yo/as*, ubicadas a una distancia entre 40 y 150 millas náuticas de la costa de Puerto Rico y la República Dominicana, o en las Islas de Sotavento. Las *yo/as* siguen a Puerto Rico y descargan la cocaína en la costa oriental de la isla.

Gran parte del tráfico de cocaína entre Sudamérica y Estados Unidos se dirige a través de México, utilizando una serie de rutas y métodos. La actividad marítima incluye el embarque de cocaína de la costa occidental de Colombia en buques de carga a granel o en barcos de pesca que salen del puerto de Buenaventura y siguen las rutas del pacífico oriental hacia México o Centroamérica.

Las lanchas de alta velocidad, los cargueros y los buques de pesca navegan desde la costa septentrional de Colombia, desde los puertos de Cartagena o Barranquilla, desde los golfos de Uraba o Morrosquillo, o de la Península Guajira. Los buques con embarques de cocaína que será transportada vía México siguen el curso nordoccidental hacia el Caribe occidental, en ruta a puntos tales como Bancos Chinchorro, Cancún, Islas Mujeres y Cozumel, cerca de la costa de la Península de Yucatán, donde los embarques de cocaína son descargados en la costa o transferidos a buques mexicanos que los llevan a tierra.

Métodos de tráfico

Los traficantes ocultan los embarques de cocaína dentro de la carga marítima comercial en servicios marítimos legítimos de Sudamérica a Estados Unidos. Utilizan una serie de métodos para ocultar el contrabando, incluida la secreción de cocaína en las paredes y pisos de los contenedores, la mezcla de la droga con la carga legal y el ocultamiento dentro de compartimientos en la carga legal. Aparte de ocultar los

embarques de cocaína dentro de la carga marítima, los traficantes eluden la inspección alterando los documentos de embarque en puntos de trasbordo intermedios y utilizando sellos de aduana falsos.

Los buques de carga a granel con frecuencia son utilizados para contrabandear cocaína a puntos ubicados en la zona occidental del Golfo del Caribe y el Golfo de México. Se trata en general de cargueros de cabotaje de 150 a 250 pies de largo, que transportan una carga de cocaína promedio de unas 2,5 toneladas métricas. El lugar de almacenaje más común son compartimentos ocultos dentro de los tanques de combustible o lastre. Algunas veces, se modifica la estructura del buque para acceder a compartimentos ocultos, prácticamente imposibles de detectar sin literalmente desarmar la embarcación. Además, en algunos casos se montan compartimentos en el exterior del buque, como es el caso de los tubos de metal sellados que se aseguran a la parte inferior del casco.

También se utilizan en estas operaciones de contrabando buques de pesca comerciales. Los buques de pesca se adaptan muy bien a las operaciones de los contrabandistas puesto que habitualmente tienen capacidad para una carga importante y cuentan con equipos de navegación y comunicaciones sofisticados. En consecuencia, no exigen una adaptación que delate el uso de las embarcaciones para operaciones de contrabando. Además, los buques de pesca comerciales con frecuencia pueden permanecer en alta mar por largos períodos y efectuar travesías a puntos distantes.

Los contrabandistas también tratan de evitar la detección operando de noche, sin luces de navegación. Los contrabandistas reciben la carga, transfiriéndola en altamar del buque madre proveniente de los países productores, y luego atracan con la cocaína en marinas, caletas, bahías y playas aisladas, o en otras zonas donde pueden eludir la vigilancia. Los lugares de desembarco habitualmente se ubican cerca de carreteras importantes que conectan con los sistemas interestaduales, lo que ofrece a los contrabandistas un fácil acceso a las rutas de escape.

También se utilizan para contrabandear cocaína las denominadas embarcaciones de perfil bajo (EPB), en especial para desembarcar en Puerto Rico. Se trata de embarcaciones pequeñas y rápidas que se elevan muy poco sobre el nivel del agua y con frecuencia están pintadas con camuflado gris claro, todos factores que dificultan su detección en el mar a una distancia de más de 1,5 millas náuticas. Por último, los traficantes también utilizan el sistema de ubicación por satélite, que puede ubicar la posición de cargas que se arrojan al mar desde buques o desde el aire con gran precisión. De esta manera, los traficantes no tienen que comunicarse abiertamente con tanta frecuencia como antes y pueden utilizar la inmensidad de las aguas del Caribe.

Perfil físico de las embarcaciones típicas

Embarcaciones de perfil bajo:

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

Embarcaciones rápidas:

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

Buques de pesca y cargueros de cabotaje pequeños:

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

Embarcaciones recreativas:

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

Cargueros oceánicos:

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

Detección y control de las amenazas marítimas

Embarcaciones de perfil bajo y de alta velocidad:

La identificación visual desde los buques y las aeronaves es sumamente difícil durante la noche cuando el mar no está calmo. El radar de buques y aviones tiene resultados limitados debido a la ausencia de metal en el caso y a la poca altura de la borda. Una vez establecido el contacto visual, debe mantenerse en aguas extranjeras para no perderse. Las lanchas rápidas presentan el doble problema de las dificultades de su bajo perfil para la detección y la alta velocidad que les permite huir hacia aguas territoriales extranjeras.

Buques de pesca y pequeños cargueros de cabotaje:

La detección se logra por identificación visual desde la aeronave o el buque o por radar (ubicado en tierra, en el buque o en la aeronave). Una vez detectado, es fácil seguirlo debido a su construcción metálica. La actividad normal de los buques (pesca o transporte comercial) con frecuencia los lleva a atravesar aguas territoriales extranjeras al amparo del derecho de "paso inocente".

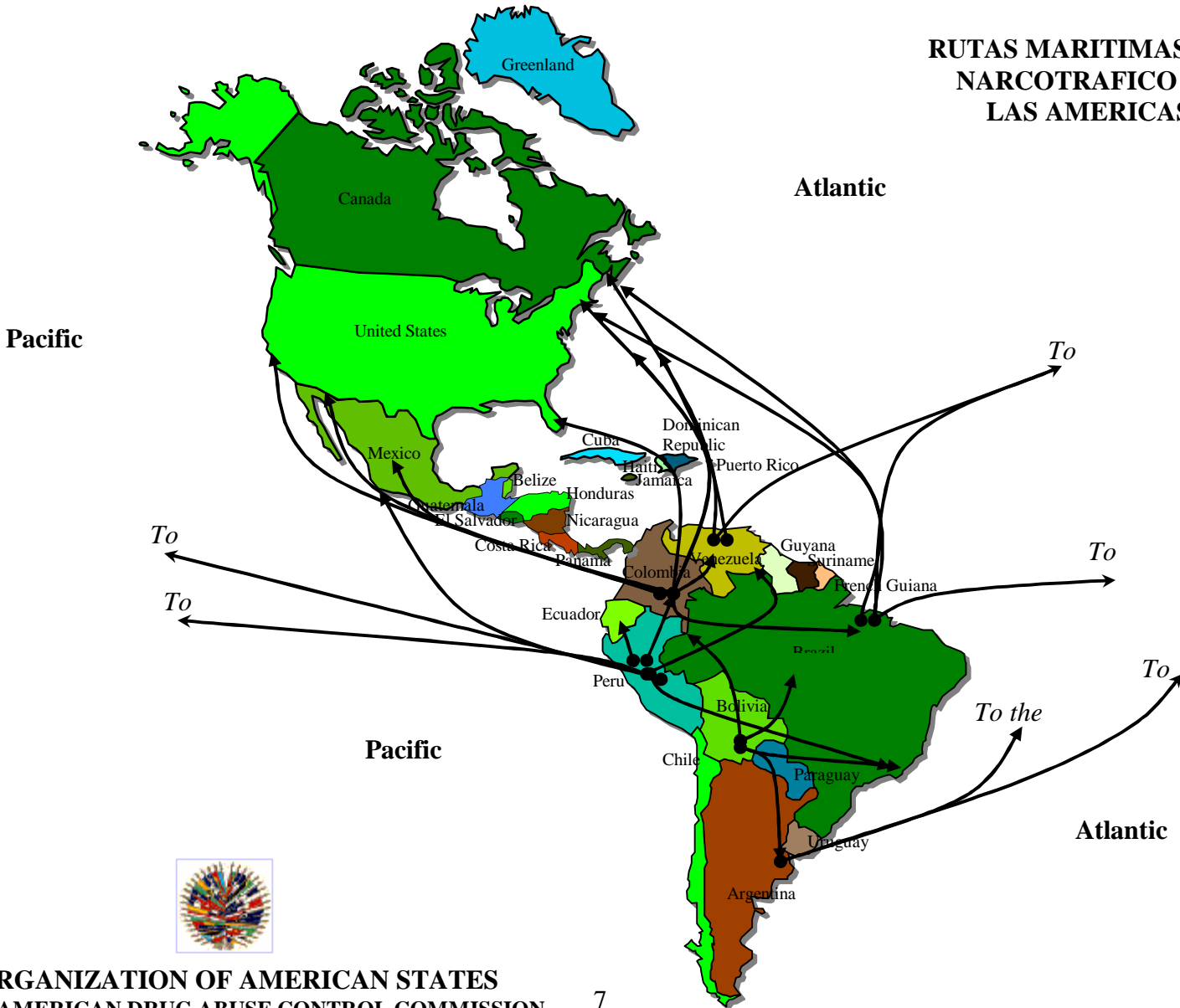
Buques recreativos:

La detección se logra primordialmente mediante identificación visual y por radar instalado en el buque. Los radares de tierra o instalados en aeronaves son menos eficaces pues el casco de estas embarcaciones es de fibra de vidrio o de madera. Los buques más pequeños y lentos (que dejan una estela más pequeña) dificultan la detección visual desde el aire cuando el mar no está calmo. Las actividades de los cruceros con frecuencia llevan a estas embarcaciones a acercarse a aguas territoriales extranjeras.

Conclusión

Los narcotraficantes están recurriendo cada vez más a buques no comerciales y comerciales como los que acabamos de describir para el transporte de la droga. De acuerdo con fuentes policiales y judiciales, alrededor del 85% de la cocaína que se transporta a los Estados Unidos por el corredor del Caribe ingresa por vía marítima. Además, se cree que el contrabando de drogas en buques comerciales es el método más utilizado para transportar la droga en las zonas de tránsito. Por lo tanto, la cooperación marítima entre las autoridades policiales y judiciales será esencial para revertir esta tendencia. Esta cooperación debe incluir la colaboración en cuestiones de inteligencia a todos los niveles para fomentar la confianza, elemento absolutamente esencial en este tipo de enfoque multinacional. Si no existe esta cooperación marítima en las zonas de origen y tránsito, esta tendencia no hará sino empeorar.

**RUTAS MARITIMAS DEL
NARCOTRAFICO EN
LAS AMERICAS**



**ORGANIZATION OF AMERICAN STATES
INTERAMERICAN DRUG ABUSE CONTROL COMMISSION**