



## NARCOSUBMARINOS, UNA REALIDAD INNEGABLE

César Cruzat Zúñiga\*

### - Introducción.

Si remotamente se habría cruzado en la mente de Mr. Simon Lake<sup>1</sup> la idea de cómo estarían usando los narcotraficantes los submarinos, puesto que él en su concepto primario los imaginó como naves de carga y transporte en beneficio de un Estado.

No obstante a ello, en el siglo XX, los sumergibles lejos de ser usados como naves de prosperidad y comercio fueron desarrollados principalmente en la línea de combate, transformándose en letales naves para la guerra.

Definitivamente el valor del arma submarina está dada por las características que le permiten realizar actividades furtivas, en completa invisibilidad y, hoy en día, por su capacidad de llevar armamento ofensivo y estratégico. Sin embargo, son dos de estas características (furtividad e invisibilidad) las que han hecho atrayente la idea de emplearlos en el acarreo de tráfico ilícito, especialmente el de cocaína.

El presente trabajo pretende presentar antecedentes del empleo de semi-sumergibles y sumergibles en el tráfico de drogas, además, buscará demostrar un potencial desarrollo de este tipo de naves para este ilegal propósito y el aumento de la frecuencia de su uso por las Organizaciones Criminales o Carteles de la Droga.

### - Inspiración de los Narcotraficantes: "Submarinos de Transporte".

¿Sería el uso de los submarinos como medio de transporte de carga durante los conflictos del siglo XX la inspiración de los carteles de la droga? ... por si fuera así, vamos a recorrer, resumidamente, desde su aparición durante la Primera Guerra Mundial hasta presentar el empleo que hoy se les da como máquinas de investigación científica o incluso de turismo:

- Primera Guerra Mundial, los alemanes como una forma de contrarrestar el bloqueo aliado pusieron en servicio los primeros submarinos cargueros para transportar pertrechos estratégicos, los cuales no poseían armas (ellos fueron el "Deutschland", cuyo viaje inaugural fue el 23 de junio del 1916, y el "Bremen").
- Segunda Guerra Mundial, en el año 1941 los alemanes continuaron usando "submarinos logísticos o nodrizas" como el Tipo-XIV empleado en la Batalla del Atlántico, también conocido como Milchkuh ("vaca lechera").

Asimismo, en el Pacífico, los japoneses emplearon de igual modo algunos de sus submarinos, asignándole misio-

\* Capitán de Fragata LT. Oficial de Estado Mayor.

1. Ingeniero Mecánico y Constructor Naval Americano, pionero en la invención y construcción de submarinos. Su gran logro fue efectuar el primer viaje submarino oceánico en 1898 con el "Argonaut I", cubriendo la travesía desde Norfolk hasta Nueva York. Nació el 4 de septiembre de 1866 y falleció el 23 de junio de 1945.

nes de apoyo logístico a las guarniciones más alejadas del ejército japonés y al final de la guerra fueron usados para llevar cargas estratégicas a Japón, buscando desesperadamente burlar el bloqueo aliado (submarinos Tipo D1 o Clase I-361, Tipo D2 o Clase I-313 y los ambiciosos Tipo SH "Sen Ho" o Clase I-3510).

En esta misma línea, no hay que olvidar las iniciativas de: los italianos, en 1942, con sus submarinos Clase R ("Rómulo" y "Remo") y de los estadounidenses con los de la Clase V-1 ("Barracuda", "Bonita" y "Bass"), Clase V-4 ("Argonaut") y los V-5 ("Narwhal" y "Nautilus"), usados entre 1931 y el término de la guerra.

Luego de las dos guerras mundiales el submarino de combate continuó con un constante proceso de desarrollo e incremento en su tecnología hasta los nucleares; no obstante a lo anterior, existen hoy en día otras iniciativas menores de empleo en actividades civiles, dedicadas principalmente a:

- La investigación científica. Ejemplo de esto es el submarino que encontró al "Titanic", llamado DSV "Alvin"<sup>2</sup>.
- El turismo. Buena muestra del alcance de la tecnología en este rubro son los viajes ofrecidos por la empresa "Atlantis Submarines"<sup>3</sup> en sus diferentes locaciones en el Océano Pacífico y Mar Caribe, pudiendo sumergirse hasta 30 metros con turistas.

### - Evolución del Modo de Transporte de Cocaína Vía Marítima, hasta los Sumergibles.

En la década del 80 y principios de los 90, la exportación de droga vía marítima era mayoritariamente a granel a través de pesqueros colombianos, cuyas dimensiones oscilaban desde 20 hasta

30 metros de eslora, pudiendo llevar entre 5 a 10 toneladas de cocaína mientras navegaban en demanda de México o de las costas de Estados Unidos, donde transferían su carga ilícita a otras embarcaciones encargadas de llevarla hasta tierra, continuando así con el transporte terrestre o iniciar su distribución.

Como una respuesta al incremento de la cooperación internacional, al mejoramiento del control del espacio marítimo en el área de tránsito y a la imposición de ciertas medidas restrictivas, las Organizaciones Narcotraficantes iniciaron la experimentación con otro tipo de naves, buscando maximizar la seguridad en el envío de su mercancía ilegal, como por ejemplo:

- Las lanchas tipo cigarette: de aproximadamente 12 metros de eslora con motores muy potentes y de alta velocidad, capaces de llevar entre 2 y 3 toneladas de droga. Este tipo de unidades tuvo un éxito relativo siendo el origen de las hoy comunes "Go-Fast".
- Artefactos sumergibles:

#### ➤ Narcotorpedos.

Cilindros de metal no tripulados que son adosados a los cascos de los buques o remolcados, pudiendo estos últimos alcanzar profundidades de hasta 60 metros, llevando de 1 a 8 toneladas de droga.

#### ➤ Semisumergibles.

Estas embarcaciones autopulsadas poseen diferentes esloras (desde 8 hasta 30 metros), son operadas por dotaciones de 4 personas aproximadamente y transportan normalmente 3 toneladas de cocaína; detectándose incluso algunos con capacidad de acarrear hasta 12 toneladas.

2. Características: 7 metros de eslora, 2,5 metros de manga, desplazamiento 15 toneladas, se sumerge hasta 4.500 metros, puede estar sumergido hasta 10 horas y su espacio interior permite una tripulación de tres personas.  
3. <http://www.atlantisadventures.com/>

La primera confirmación del uso de artefactos o naves furtivas con capacidades submarinas, parciales o totales, aconteció el 22 de mayo de 1993 en aguas del Caribe en la isla de Providencia (Colombia), donde se capturó el primer semisumergible (SPSS- Self-Propelled Semi-Submersible) conocido con el nombre de "Laura". Desde la ocurrencia de este evento hasta estos días los hallazgos se han multiplicado y expandido desde las aguas del Caribe hasta los Océanos Pacífico y Atlántico.

Luego de la reacción o contraataque de las Armadas, Fuerzas Aéreas, Guardias Costeras y Policías de los países involucrados, con éxitos relativos y espaciados en el tiempo, fue tomando fuerza la hipótesis que presentaban los Servicios de Inteligencia, respecto del uso de sumergibles con mejores capacidades y adelantos tecnológicos.

Otro hecho trascendente que confirma, al menos, la intención de usar submarinos para transporte ilícito de drogas y que, además, nos permite vislumbrar el atrevimiento y capacidad de las Organizaciones Narcotraficantes, fue el arresto de Vyacheslav Ivankov (delincuente Georgiano) en el año 1995 en Miami, mientras intentaba vender al Cartel de Cali, submarinos clases Tango y Juliet que habían sido retirados del servicio de la Ex URSS. Este negocio finalmente fue descartado o postergado por los traficantes ilegales, básicamente por el tamaño de la nave y la magnitud de las exigencias operacionales.

Finalmente, la teoría del empleo de minisubmarinos fue parcialmente comprobada el 11 de septiembre del 2000, cuando la Policía Nacional de Colombia

incautó, en una bodega en el Departamento de Cundinamarca, un sumergible de acero con tecnología rusa, prácticamente en las etapas finales de construcción y cuyas dimensiones eran: eslora 30 metros, manga 3,3 metros y desplazamiento 15 toneladas, aproximadamente.

**- Masificación del uso de Narcosubmarinos.**

Desde la captura de ese primer semisumergible en la isla colombiana de Providencia en 1993, las Fuerzas Militares y Policiales de Colombia han capturado más de 60 de estos artefactos en diferentes sectores del Caribe, Atlántico y Pacífico.

Europa no ha estado ajena a estos

hechos, prueba de ello es el sumergible que fue descubierto por la Guardia Civil española en agosto del 2006 en el puerto de Vigo, mientras se encontraba en proceso de construcción y pruebas por parte de una organización criminal



local. Este batiscafo de 10 metros de eslora fue construido, al igual que el submarino encontrado en Colombia el 11 de diciembre del 2000, con planos de origen ruso y de acuerdo a las investigaciones pretendía llevar cocaína desde el Caribe hasta Europa, cuya capacidad de carga era de aproximadamente 3 toneladas.

De igual forma en el año 2006, pero en noviembre, la marina americana interdictó por primera vez una de estas naves a aproximadamente 78 millas al Oeste de Costa Rica, transportando 3 toneladas de cocaína y 4 personas como tripulación (2 colombianos, 1 hondureño y 1 srilankés). Este semisumergible actualmente es exhibido en el frontis de la Fuerza de Tarea Interagencial Conjunta Sur (JIATF-S)<sup>4</sup> en la ciudad de Key West, Florida y es cono-

4. Fuerza de Tarea (Joint Interagency Task Force South) dedicada a la interdicción de tráfico ilícito marítimo y aéreo, fuera del mar territorial de EE.UU., en el área de responsabilidad del Comando Sur de los Estados Unidos de Norteamérica.



Submarino capturado conocido como "Bigfoot".

cido con el sobrenombre de "Bigfoot", ya que hasta esa fecha las fuerzas armadas y de seguridad estadounidense habían oído hablar de este tipo de naves, pero no habían logrado capturar una.

La Armada de México también capturó su primer narcosubmarino, en julio del 2008, navegando a unas 200 millas al Oeste del puerto de Salina Cruz, Oaxaca. Durante esta operación se logró decomisar 6 toneladas de cocaína y arrestar a 4 narcotraficantes colombianos.

A la fecha, dos hechos han confirmado la habilidad y capacidad innovadora de los narcotraficantes sudamericanos para ocultar el transporte de drogas, manteniéndose a la vanguardia respecto de sus perseguidores: el primero de ellos fue el descubrimiento, en julio del 2010, de un sumergible (SPFS - Self-Propelled Fully-Submersible) en un recóndito río en la selva ecuatoriana en la región de San Lorenzo (cercano a la frontera con Colombia) y el segundo hecho fue el hallazgo de otro SPFS en el Parque Nacional de Sanquianga en la costa del Pacífico colombiano el 13 de febrero del 2011.

#### - **Rutas.**

En base a hechos como los presentados anteriormente, la Fuerza de Tarea Interagencial Conjunta Sur de Estados Unidos ha intensificado la búsqueda submarina, con el apoyo de Armadas amigas, logrando detectar el mayor porcentaje de semisumergibles en aguas internaciona-

les del Pacífico y el Caribe, zarpando principalmente desde las costas colombianas con destino a países de Centroamérica e incluso hasta las costas de México.



Narcosubmarino en la selva colombiana.

Respecto a las rutas, éstas son aún más desconocidas, pero se ha descubierto en navegadores satelitales de embarcaciones capturadas tracks que van desde Colombia, pasando por el Weste de las Islas Galápagos, hasta alcanzar las costas de México o Centro América, recorriendo unas 2500 millas durante sus viajes ilegales. También, se ha encontrado indicios de la existencia de rutas costeras que se extienden desde el Departamento del Cauca hasta el Chocó (Colombia), para posteriormente continuar hacia Panamá, Guatemala, Honduras y, finalmente, México.

Tracks como los mencionados anteriormente, dejan en evidencia una detallada planificación y perfecta ejecución de estos viajes ilegales, destacando la importante organización logística desplegada, especialmente en el Pacífico, con el objeto de reaprovisionar de combustible, repuestos y comida al semisumergible en varios puntos georeferenciados sobre la ruta. Las tareas de reaprovisionamiento están a cargo de naves menores y pesqueros que brindan este "servicio" a cambio de importantes réditos o simplemente por temor, puesto que muchas veces las tripulaciones son presionadas bajo amenaza de muerte a sus familiares.



Narcosubmarino descubierto en Ecuador.

- **Características.**

Los artefactos semisumergibles de transporte ilegal de drogas tienen la capacidad de autopropulsarse, dejando ver sobre la superficie del mar una pequeña cabina, además de los tubos de ventilación y escape. Su fabricación comúnmente es en base a madera y/o fibra de vidrio y el valor aproximado de construcción es 1 millón de USD, dependiendo de los equipos de navegación, comunicaciones y bienestar que se integran a esta nave ilegal.

Las capacidades de carga varían entre 4 hasta 8 toneladas de droga (dependiendo del tamaño), mientras que la velocidad no supera los 6 nudos y tienen una autonomía promedio de 10 días, logrando alcanzar distancias de 800 hasta 2000 millas náuticas.

Desde los primitivos semisumergibles descubiertos a principios de los noventa, la tecnología y características de construcción han sido mejoradas hasta desarrollar y operar los primeros sumergibles.

Las principales diferencias entre los SPSS y los SPFS, es que estos últimos tienen:

- Capacidad de inmersión hasta profundidades de entre 5 a 8 metros para evadir, por un corto tiempo, a los aviones de exploración aeromárítima o a las unidades de superficie.
- Aumento en la capacidad de carga a sobre 10 toneladas.

- Costos de construcción más elevados que podrían superar los 4 millones de dólares.
- Mejor equipamiento, como ejemplo de esto se han encontrado a bordo equipos de posicionamiento y teléfonos satelitales, cámaras Flir, sistemas de aire acondicionado, periscopios artesanales, etc.

- **Judicialización.**

La indefensión en que se encontraban los sistemas judiciales ante esta nueva forma de traficar y la maña de las tripulaciones al hundir la nave ilegal (abriendo las válvulas de fondo) para desaparecer la droga en el fondo del mar generaba un cambio en la figura de narcotraficantes a inocentes náufragos, transformado de esta forma una operación Policial a una de Búsqueda y Salvamento.

Como una forma de contrarrestar lo señalado anteriormente, los principales países involucrados en el tráfico de droga hacia América del Norte, Colombia (proveedor) y Estados Unidos de Norteamérica (consumidor), han promulgado leyes destinadas a judicializar a los involucrados en el transporte de drogas mediante artefactos sumergibles y semi-sumergibles, siendo la Ley 1311 de julio del 2009 y la Ley Federal de Interdicción de Naves que Trafiquen Drogas del 2008<sup>5</sup>, respectivamente.

Estos cuerpos legales básicamente penalizan el uso, construcción, comercialización, tenencia y transporte de semisumergibles y sumergibles sin permiso de la autoridad competente; agravándose las condenas cuando son usados para cometer actos delictivos, aun cuando sean efectuados en Aguas Internacionales, ya sea por sus propios ciudadanos o extranjeros que se pueda comprobar su vinculación con carteles de origen colombiano, o simplemente cuando no exista la voluntad de juzgar

5. The Drug Trafficking Vessel Interdiction Act of 2008. (P.L. 110-407; 18 U.S.C. 2285).

en el país de nacionalidad de los tripulantes.

Actualmente, se encontrarían en proceso de confección o promulgación, leyes similares en Ecuador y Perú.

#### - Reflexiones finales.

- No cabe duda que el desarrollo y uso de los sumergibles y semisumergibles ha aumentado, representando una amenaza cada vez mayor para la seguridad regional, haciendo más complicado el accionar de organismos policiales y de las Fuerzas Armadas destinados al combate del Narcotráfico.
- A pesar de los elevados costos de construcción y operación de los "narcosubmarinos", han continuado con un constante proceso de desarrollo e innovación, aprovechando la ventaja comparativa del lucrativo negocio ilegal, especialmente cuando se tiene éxito en evadir los

esfuerzos de control por parte de los Estados.

- Se estima fehacientemente que el éxito en contra de esta amenaza emergente requiere un enfoque multinacional de cooperación y coordinación internacional; además de una voluntad política sólida, apoyada por una legislación eficaz contra todas las variantes que ocupa el crimen organizado.
- Considerando que nuestro país es signatario de la Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Sicotrópicas de 1988; nuestra cercanía a dos de los principales países productores de cocaína y las capacidades de autonomía de los sumergibles y de apoyo logístico de las Organizaciones Narcotraficantes... ¿será conveniente que nuestro país promulgue leyes para evitar el uso de estas naves en el tráfico ilícito, al igual que EE.UU. y Colombia?

\*\*\*



#### REFERENCIAS

1. Oficina Contra las Drogas y el Delito de la ONU, "Informe Mundial Sobre Drogas 2010".
2. Oficina Contra las Drogas y el Delito de la ONU, "Amenaza del Narcotráfico en América", 2008.
3. U.S. Department Of State, "2010 International Narcotics Control Strategy Report", en internet: <http://www.state.gov/p/inl/rls/nrcrpt/2010/index.htm>
4. Óscar J. Calandra, "Los Submarinos de Carga y Transporte", Boletín del Centro Naval de la República de Argentina N° 809, septiembre-diciembre del 2004: <http://www.centronaval.org.ar/boletin/BCN809/809calandra.pdf>
5. A New Underwater Threat, Captain Wade F. Wilkenson, U.S. Navy, october 14, 2008: <http://www.military.com/forums/0,15240,177265,00.html>
6. Semisumergibles, eslabón clave para el narcotráfico, Elvis Martínez Bermúdez, 10 de abril del 2011: <http://www.nuestromar.org/node/36546/servicios/puertos>