

LOS NARCOSUBMARINOS EL NUEVO DESAFÍO DE LA LUCHA CONTRA EL NARCOTRÁFICO

JOSÉ RAMÓN CORROCHANO PONTE

ANALISTA DE INTELIGENCIA

RESUMEN

El aumento de la producción mundial de drogas (especialmente en Bolivia, Colombia y Perú) ha provocado la saturación de los mercados más cercanos, por lo que las organizaciones narcotraficantes han buscado nuevos destinos para sus mercancías, más alejados y con igual capacidad de compra. Para poder cambiar su `modus operandi` necesitan construir nuevos medios de transporte, con mayor volumen de almacenamiento, más resistentes y con capacidad de cruzar los océanos (el Atlántico y el Pacífico): los narcosubmarinos.

Estas embarcaciones semi-sumergibles pueden ser de hasta 4 tipos diferentes, con una serie de características básicas comunes y otras especificaciones concretas. Los únicos países que han sido capaces de detenerlos han sido Colombia, EE.UU. y España, en dos ocasiones; sin embargo, para interceptarlos todos, las FCSE y otras instituciones necesitan aplicar la Estrategia de Seguridad Marítima y medios específicos para defender las aguas nacionales.

Palabras clave: narcosubmarino, semi-sumergible, LPV, SPSS, Colombia, Galicia, agencia, Seguridad Marítima.

ABSTRACT

The increase in world drug production in Bolivia, Colombia and Peru has caused the saturation of the closest markets, so that drug trafficking organizations have sought new destinations for their merchandise, further away and with the same purchasing power. In order to change their 'modus operandi' they need to build new means of transport, with greater volume of storage, more resistant and with the capacity to cross the oceans (Atlantic and Pacific): the narco-submarines.

These semi-submersible boats can be of up to 4 different types, with a series of common basic characteristics and other specific specifications. The only countries that have been able to stop them have been Colombia, the USA and Spain, on two occasions; however, to intercept them all, the Security Forces and other institutions need to apply the Maritime Safety Strategy and specific means to defend national waters.

Key words: narco-submarine, semi-submersible, LPV, SPSS, Colombia, Galicia, clans, agency, maritime security.

1. INTRODUCCIÓN

En la década de 1980 las Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia (FARC) trataron de encontrar otros métodos alternativos para cruzar las fronteras terrestres

para el transporte de drogas; durante esos años probaron numerosas alternativas: desde el uso de pequeñas aeronaves en pistas de aterrizaje clandestinas, hasta el uso de lanchas rápidas para la entrega de esta mercancía a lo largo de las costas de Canadá, EE. UU. y México.

A medida que se confirmaba el fortalecimiento de los esfuerzos de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad de varios países de origen y tránsito (especialmente Colombia) en la detección de tráfico de estupefacientes, las FARC realizaron un esfuerzo realmente pionero para desarrollar nuevos métodos de traslado de gran cantidad de cocaína a los países de compra. En 1990, esta organización terrorista, diseñó y construyó el primer «narco-submarino» conocido utilizado para el transporte internacional de drogas.

El más grande de los objetivos de esta organización criminal fue la construcción de un semi-sumergible que pudiera transportar grandes cantidades de mercancía y que estuviera por encima de la mayoría de las naves de las Fuerzas de Seguridad de Colombia. En su intento de construir un narco-submarino se pueden distinguir dos etapas divididas por dos aspectos en la lucha contra el contrabando y el terrorismo: 1) proporciona datos relevantes sobre la capacidad de las FARC para participar en un esfuerzo complejo y 2) tiene en cuenta las restricciones y limitaciones organizativas que pueden influir en las capacidades técnicas y actividades de esta organización clandestina.

El mayor narcotraficante de la historia de Colombia y líder de la organización más poderosa durante la década de los 80 y principios de los 90, el cártel de Medellín, Pablo Escobar Gaviria, también tuvo en mente durante mucho tiempo la idea de construir este tipo de embarcaciones para poder burlar el control de las autoridades, incluso llegó a pedir a Fidel Castro que le consiguiera un submarino de la URSS, aunque finalmente esto no se produjo.

Los narcotraficantes gallegos también llevan décadas, supuestamente, utilizando este tipo de embarcaciones. Hace más de treinta años uno de los grandes narcos de la época, y uno de sus mayores imitadores de Escobar, José Ramón Prado Bugallo (conocido como Sito Miñanco) también intentó hacerse con un submarino propiedad de la armada rusa. Otro conocido narcotraficante gallego, Laureano Oubiña, ha asegurado en numerosas ocasiones que en 1998 un contacto holandés le presentó a dos oficiales de la armada soviética, que contribuyeron a poner en marcha los envíos con submarinos y, además, los narcos colombianos y algunos gallegos llevan más de 20 años utilizando narcosubmarinos para transportar cocaína desde Sudamérica hasta Europa.

Ahora, más de 30 años después de estos primeros intentos y prototipos de llevar el narcotráfico a otro nivel, ha comenzado una nueva etapa en la lucha contra el narcotráfico, en la que las organizaciones criminales hispanoamericanas buscan desarrollar más y mejores naves submarinas que vayan casi a flote, uniendo ambas costas del Atlántico y, de momento, van ganando.

2. NARCOSUBMARINOS, LA VENTAJA DE LOS GRUPOS CRIMINALES

Este aumento de la producción mundial de drogas ha provocado la saturación de los mercados más cercanos (EE. UU. y Canadá) y que estas organizaciones busquen

nuevos destinos para sus mercancías, más alejados y con igual capacidad de compra. Para ello, necesitan construir nuevos medios de transporte, con mayor volumen de almacenamiento, más resistentes y con capacidad de cruzar los océanos (Atlántico y Pacífico): los narcosubmarinos.

En el corto período de uso de los “Big Foot”, como se les denomina en EE. UU., podemos distinguir cuatro fases en la evolución de su construcción:

<p>1970 - 1990</p>	<p>Fase de modificación de lanchas</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • De fibra de vidrio • 10- 15 m de largo • 1.000 caballos de potencia • Hasta 150 km/h
<p>1990 -2004</p>	<p>Fase de experimentación</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • De fibra de vidrio y madera • Pocos caballos de potencia • Con limitado alcance y capacidad de carga
<p>2005 - 2008</p>	<p>Fase de creación de prototipos</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Gran potencia de motor • Mayor velocidad y tamaño • Menor ruido • Aparecen primeros "low -profile vessels" (LVP)
<p>2007 - Presente</p>	<p>Fase de estandarización</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Hechos de acero y con blindaje de plomo • Mayor capacidad • Sistemas de navegación y GPS • Uso de anti-radares

En un semi-sumergible, independientemente de su tipo, podemos distinguir las siguientes partes:

Elemento	Descripción
<u>Armamento</u>	El espacio planificado para el almacenamiento de las armas sirve como espacio adicional para guardar más mercancía
<u>Diseño y equipamiento</u>	Conformado por la estiba, la pintura, y los refuerzos
<u>Estructura general del casco</u>	Formada por el casco principal, las divisiones estructurales, plataformas, refuerzo de proa y popa, tanques para el combustible. Está reforzada por una doble soldadura.
<u>Ingeniería y Montaje</u>	Se otorga una formación a los tripulantes para garantizar la viabilidad de la nave y sus elementos.
<u>Mando y vigilancia</u>	En el que se ubican el GPS, radar, sónar y el sistema general de comunicaciones.
<u>Sistemas Auxiliares</u>	Compuesto por los sistemas de almacenamiento de agua dulce y víveres. (Se incluye solo en determinadas ocasiones para proporcionar comodidad a la tripulación).
<u>Sistema Eléctrico General</u>	Consistente en la instalación de la red de cableado que produce la energía eléctrica (y la distribuye) así como los generadores de repuesto.
<u>Sistema de propulsión</u>	Los motores (diésel), generadores, la refrigeración y el tratamiento del agua.

En la elaboración de estas naves es necesario tener en cuenta que, además del apartado técnico, su evolución se debe a dos factores:

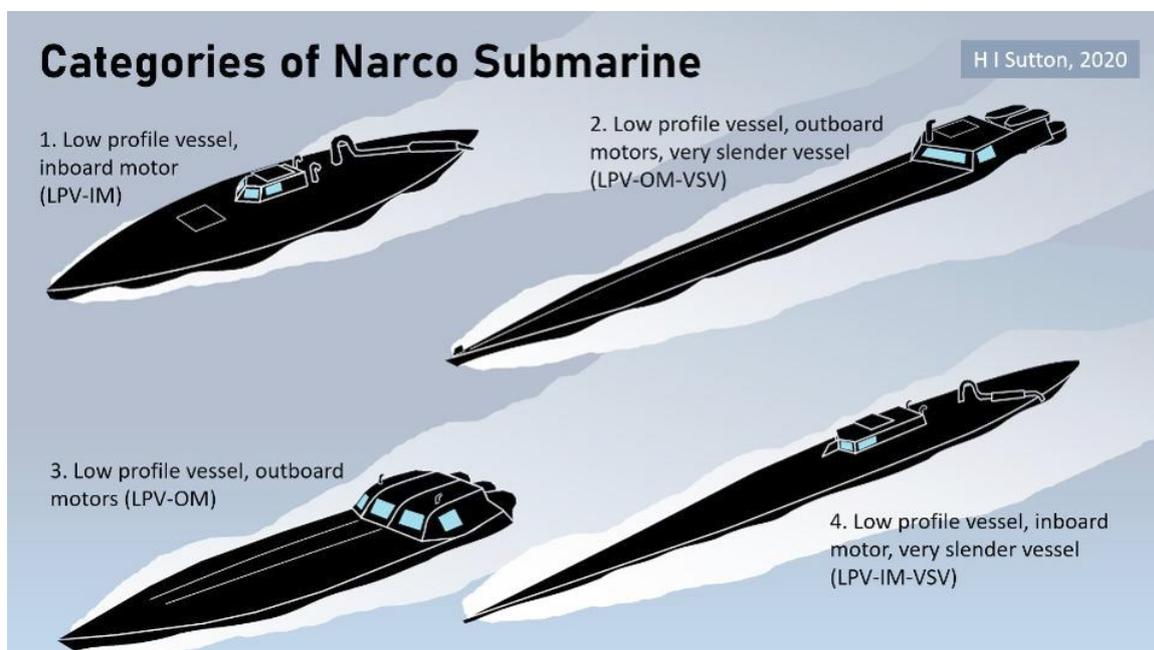
1. Tripulación; con el aumento de elementos tecnológicos es necesario que haya más personas ocupándose de ellos, además del propio piloto.
2. Coste; al necesitar vender en otros países y tener mayor producción, las organizaciones están dispuestas a invertir mayor cantidad de dinero en su transporte.

El término de narcosubmarino no es del todo correcto, ya que estas naves deberían ser denominadas “Low Profile Vessels” (“buque de bajo perfil”), LPV, o “Self-Propelled Semi-Submersibles” (Semisumergibles autopropulsados) o SPSS, ya que no se sumergen de forma completa. Según el grado de “sumergibilidad”, podemos distinguir cuatro niveles¹, desde las naves que van por la superficie del agua, hasta aquellas que se hunden de forma significativa:



1 Sutton, H. (2020). “Narco Submarines: Covert Shores Recognition Guide”.

Una vez definidos los diferentes elementos que conforman estas embarcaciones y según el grado en que se pueda sumergir, es necesario diferenciar los cuatro tipos de narco-submarinos que existen hoy en día:



[Fuente: Forbes]

1. LPV-IM (de bajo perfil con motor interno)

Se caracterizan por tener un casco significativamente más profundo con una cabina pequeña (que se ubica en el medio de la nave) y un motor interno. Se conocen con el acrónimo LPV-IM (“Low Profile Vessel Inboard Motor” o “buque de bajo perfil, con motor interno”). Es el más antiguo de los tipos modernos y apareció por primera vez en el año 2005; aunque todavía es relevante hoy en día, se ha vuelto menos común.

2. LPV-OM-VSV (con perfil bajo y muy estrecho)

En segundo lugar, encontramos a los LPV-OM-VSV (“Low Profile Vessel, Outboard Motors, Very Slender Vessel” o embarcaciones de perfil bajo, motores fuera de borda, casco de embarcación estrecho). Entre sus características definitorias se encuentran su longitud, su forma estrecha, con un arco alargado y, por lo general, con 55 pies de largo y 5 de ancho (15 y 1,5 metros respectivamente). Contiene tres motores fuera de borda, en la popa. Desde 2017 son cada vez más populares entre las organizaciones de narcotraficantes y algunos de estos ejemplares han sido incautados ya por la Guardia Costera de EE. UU. durante años.

3. LPV - OM (el híbrido más rápido)

Otra categoría muy extendida es la híbrida o LVP - OM (“Low Profile Vessel, Outboard Motor” o con motores exteriores). A simple vista puede parecer una

vulgar nave de contrabandistas cargada de combustible extra y drogas, sin embargo, posee un casco de lancha rápida que discurre bajo el agua. Algunos de los cascos se encuentran personalizados, pero la mayoría tiene uno similar al de un bote a motor modificado.

Este tipo de embarcación es la más fácil de construir (desde cero), la más rápida, y, sin embargo, también es la menos sigilosa (es muy ruidosa). Su uso se extiende desde 2016, sobre todo por las costas colombianas.

4. LPV - IM - VSV (el buque más delgado, con motor interno)

El diseño conceptual de este modelo es muy simple: toma la embarcación tradicional de perfil bajo con un motor interno (el primer modelo) y le añade un casco VSV, lo que reduce el volumen de carga útil, pero aumenta la velocidad y produce la configuración más sigilosa de las cuatro. Hasta ahora las agencias antidroga solo han interceptado uno de esta categoría en el mar (lo consiguió la armada colombiana en enero de 2019).

3. LA CAPTURA DE NARCOSUBMARINOS EN EL MUNDO

Las operaciones de narcotráfico en las que se utiliza como medio de transporte algún semi-sumergible no han parado de aumentar; sin embargo algunos de ellos han sido interceptados, principalmente en tres países:

3.1. COLOMBIA

En Colombia el uso de los narcosubmarinos no es nuevo, sino que comenzó a ser implementado a finales de la década de los 90 como forma de transporte de grandes cantidades de droga, en especial por la costa del pacífico hacia Centroamérica e incluso los Estados Unidos.

En el año 2018, el cultivo de coca en este país fue de 208,000 hectáreas (ligera-mente inferior a la extensión récord de 2017, 209,000 hectáreas).

Ese mismo agosto, la armada colombiana interceptó dos de estos buques, uno de los cuales transportaba más de dos toneladas de drogas valoradas en 66 millones de dólares y el otro más de 1.700 kilogramos de cocaína. Y apenas un mes después, capturó otros 14 (más de tres veces el año anterior).

El año pasado, se confirmó la tendencia del despegue en el uso de estas naves por todo el mundo. Las autoridades colombianas incautaron 19 de estos semi-sumergibles, todos ellos en las costas del Pacífico de este país, ya que la selva que conforman los manglares forma una tapadera perfecta para su construcción sin ser detectados por las autoridades.



[Fuente: Infobae]

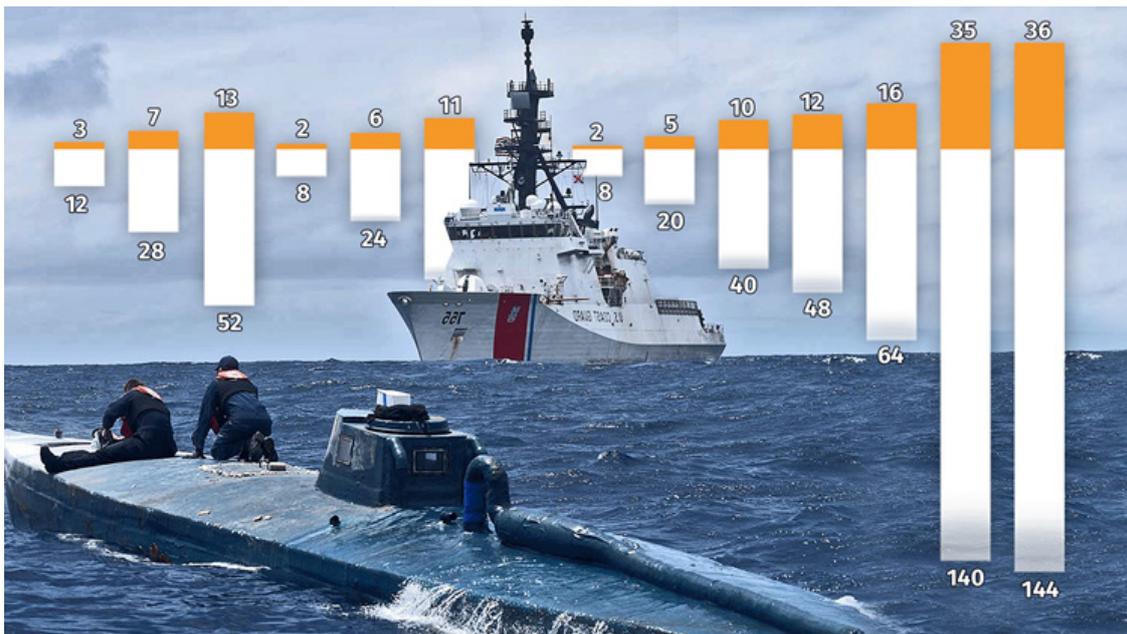
La ciudad de Tumaco es el lugar donde se han “interceptado” e incautado la mayor parte de ellos, un total de siete, ya que en esta región cohabitan, dos facciones disidentes de las FARC (como las Guerrillas Unidas del Pacífico) y grupos armados ilegales como el Clan del Golfo.

Otros lugares del país donde también han sido incautados son Buenaventura (con dos incautaciones, tiene presencia de disidencias de FARC: Ejército de Liberación Nacional, o ELN, y Los Urabeños); Bajo Baudó (donde también hay ELN y Urabeños), se decomisó un narco-submarino; López de Micay, con dos incautaciones de este tipo de naves; y en Timbiquí con tres intercepciones y presencia del ELN, de facciones del Frente 29 y del Frente 60.

3.2. EE. UU.

Los miembros de la Guardia Costera de los Estados Unidos, el 18 de junio de 2019, interceptaron un narco-submarino que transportaba 7.700 kilogramos de cocaína en un trayecto por el Océano Pacífico, en una operación que terminó con el arresto de cinco contrabandistas y la incautación de la cocaína, valorada en 232 millones de dólares.

Narco-subm. interceptados vs la estimación de narco-operaciones (2006-2018)



[Fuente: Infobae]

Esta agencia de vigilancia aduanera ha estimado que, en los últimos años, como se aprecia en la imagen anterior, existe una gran diferencia, que no deja de aumentar, entre las intercepciones de narcosubmarinos y las estimaciones de operaciones llevadas a cabo por las organizaciones narcotraficantes en el espacio marítimo de este país.

El caso más conocido se produjo el 18 de julio de 2015 cuando navegaba en aguas internacionales, a cientos de millas marinas de la costa de El Salvador en el Océano Pacífico, una embarcación que, con cuatro tripulantes, estaba sumergida casi por completo, excepto por el visor y la cabina que sobresalía pocos metros fuera del agua. Estaba pintada de verde azul y poseía un tamaño aproximado de 12 metros, un motor diésel, dos tanques con combustible, varios equipos de navegación y 7.562 kilos de cocaína.

La Administración Trump ha establecido, desde el 1 de abril, un nuevo protocolo de actuación de sus fuerzas de seguridad contra estas embarcaciones; de hecho el pasado 14 de mayo un narcosubmarino fue detectado por un avión militar Boing Poseidón P-8 del escuadrón de <Tridentes VP-26 de la Armada y pidió ayuda al destructor USS Pinckney (DDG 91), uno de los buques de guerra que ahora opera como parte de los esfuerzos del Comando Sur de los Estados Unidos para detener el flujo de drogas procedente de América del Sur.

La respuesta a este aviso fue realizada por este destructor, con un equipo de la Guardia Costera de los Estados Unidos a bordo y dos helicópteros SH-60 Sea Hawk, que, de manera conjunta, realizaron la interdicción del semi-sumergible. A bordo se encontraron 1.5 toneladas de cocaína repartidas en 1.400 fardos, con un peso aproximado de 1 kilogramo y agrupados en lotes de 20. La carga tendría un valor estimado de más de 23 millones de dólares.

Este narcosubmarino es del tipo LPV-OM-VSV (Low Profile Vessel, Outboard Motors, Very Slender Vessel o “embarcación de perfil bajo, motores fuera de borda, casco de la embarcación muy estrecho”). Según el analista H. I. Sutton, especialista en submarinos, fuerzas especiales y narcosubmarinos, este es el VSV número 40 del que se ha informado desde que surgieron por primera vez en 2017.

Esa fue la primera incautación desde la entrada en vigor de la nueva normativa, desde entonces, se han producido dos más: la primera, el 26 de abril, cuando en un esfuerzo conjunto de la Guardia Costera y del servicio de vigilancia marítima de Panamá confiscaron 83 fardos de cocaína dentro de una lancha rápida en la costa del mar Caribe de este país centroamericano.

La segunda gran intercepción fue el pasado 20 de mayo; el guardacostas norteamericano USCGC Active (WMEC-618) requisó 90 kilos de cocaína a bordo de un barco pesquero en el Pacífico.

3.3. ESPAÑA

El ejemplar incautado en nuestro país en el año 2019 tiene una serie de características propias y definitorias, entre ellas destacan: la pequeña cabina completamente sumergida y cerrada hacia la popa, el tamaño (el doble de lo habitual), mayores depósitos de combustible (también del doble aproximadamente), la marcada línea inferior del casco, la forma de la escotilla (plegada hacia adelante), los limpia parabrisas (instalados de forma vertical) entre los que hay una placa divisoria y la disposición del sistema de escape.

La sofisticación del último es de tanto nivel que posee un metraje mucho mayor e incluso con mejores comodidades para los tripulantes, haciéndolos más prácticos para viajes largos y transoceánicos, lo que los convierte en el tipo adecuado para hacer llegar a este narcotráfico a Europa.

4. ESPAÑA, PUERTO DE ENTRADA DE LOS NARCOSUBMARINOS EN EUROPA

El 12 de agosto de 2006 la Policía Nacional descubrió en Punta Borneira, entre la playa de Limens (Cangas) y las islas Cíes, a punto de hundirse, un narcosubmarino de construcción totalmente artesanal, con 11 metros de eslora, una simple torreta de acceso al exterior, espacio para un solo ocupante y capacidad de viajar a tres metros de profundidad y sin sistema de ventilación.

La embarcación se encontraba en unas deplorables condiciones debido a la prisa en su fabricación, por lo que, ante la aparente falta de seguridad, el piloto la abandonó antes de que se produjera la descarga. Por este error, la organización gallega tuvo que entregar más de 30.000 euros a los propietarios de la droga, una organización colombiana de la que todavía hoy se desconoce el nombre.



Fuente: ABC.

Los siete miembros de la conexión gallega que participaban en la descarga fueron detenidos y condenados por el Tribunal Supremo a penas de 3 años y nueve meses, ya que esta nave fue considerada a efectos legales como una embarcación dedicada al transporte de estupefacientes.

Detrás de esta operación se encontraba una banda de narcos colombianos que entregaron 100.000 euros de adelanto para la construcción de esta embarcación, sin embargo, el presupuesto fue insuficiente y tuvieron que aumentarlo en 24.000 euros para terminarlo en el plazo y pagar la botadura de la nave.

Esta embarcación se convirtió en el principal precedente de la nueva etapa de la lucha contra el tráfico de drogas en nuestro continente por dos grandes motivos: el tipo de medio de transporte utilizado y el volumen de cargamento (una tonelada de cocaína).

Fue el primer intento, contrastado, de una nave de este tipo que llega a aguas europeas, con las costas gallegas como principal puerto de entrada, debido, principalmente, a las numerosas conexiones entre organizaciones a ambos lados del Atlántico y a la orografía de las diferentes rías gallegas.



Fuente: "La Voz de Galicia".

El domingo 24 de noviembre de 2019, 13 años después del primer caso, en una operación coordinada por la Guardia Civil, la Policía Nacional y la Agencia Tributaria detuvo, en la playa de Foso (en la localidad de Aldán), un narco-submarino con más de 4.500 kilos de cocaína en su interior, dividida en un total de 152 fardos, con un valor estimado de 100 millones de euros.

En este caso, denominado "Operación Baluma", colaboraron agentes de Brasil, EE. UU. y Portugal dirigidos por el 'Centro contra el Terrorismo y el Crimen Organizado' (CITCO).

Para hacer navegar a este tipo de embarcaciones, según fuentes policiales, son necesarias, al menos, dos personas: el capitán (a cargo de la conducción y de las herramientas de navegación) y alguien a cargo de controlar el transporte de la droga.

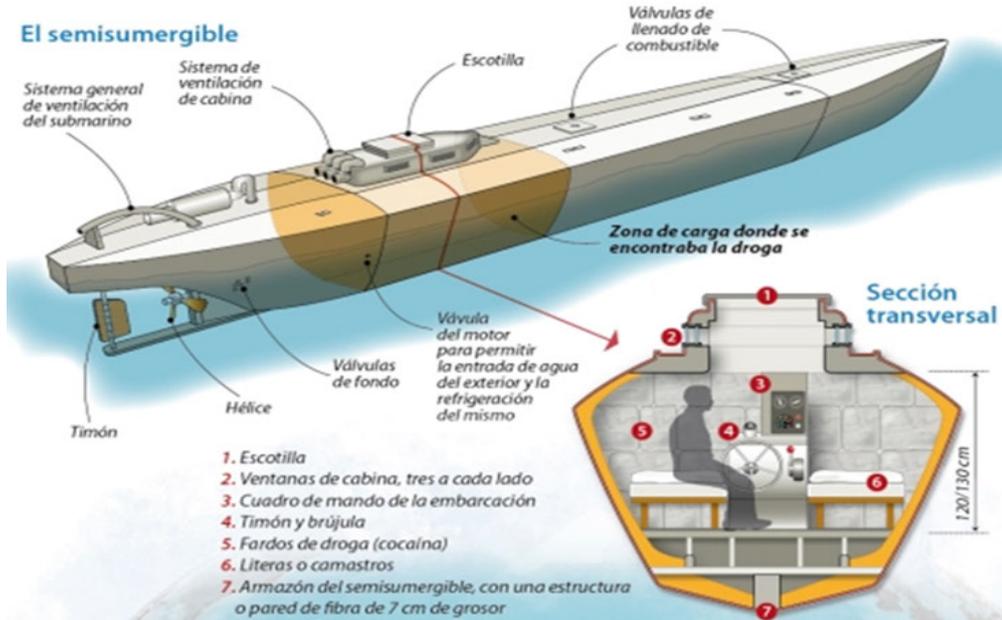
En este caso, estaba compuesta por tres hombres: Agustín Álvarez Martínez, de 29 años, vecino de la localidad pontevedresa de Cangas; y el capitán y piloto respectivamente, Pedro Delgado Manzaba y Luís Benítez Manzaba, ciudadanos ecuatorianos.

La recompensa por esta actuación (cuya investigación policial se bautizó como "operación Baluma") era, supuestamente, de 90.000 euros para los dos ayudantes ecuatorianos y un pago dividido en una parte en especie y otra en metálico, próxima a medio millón, para el piloto.

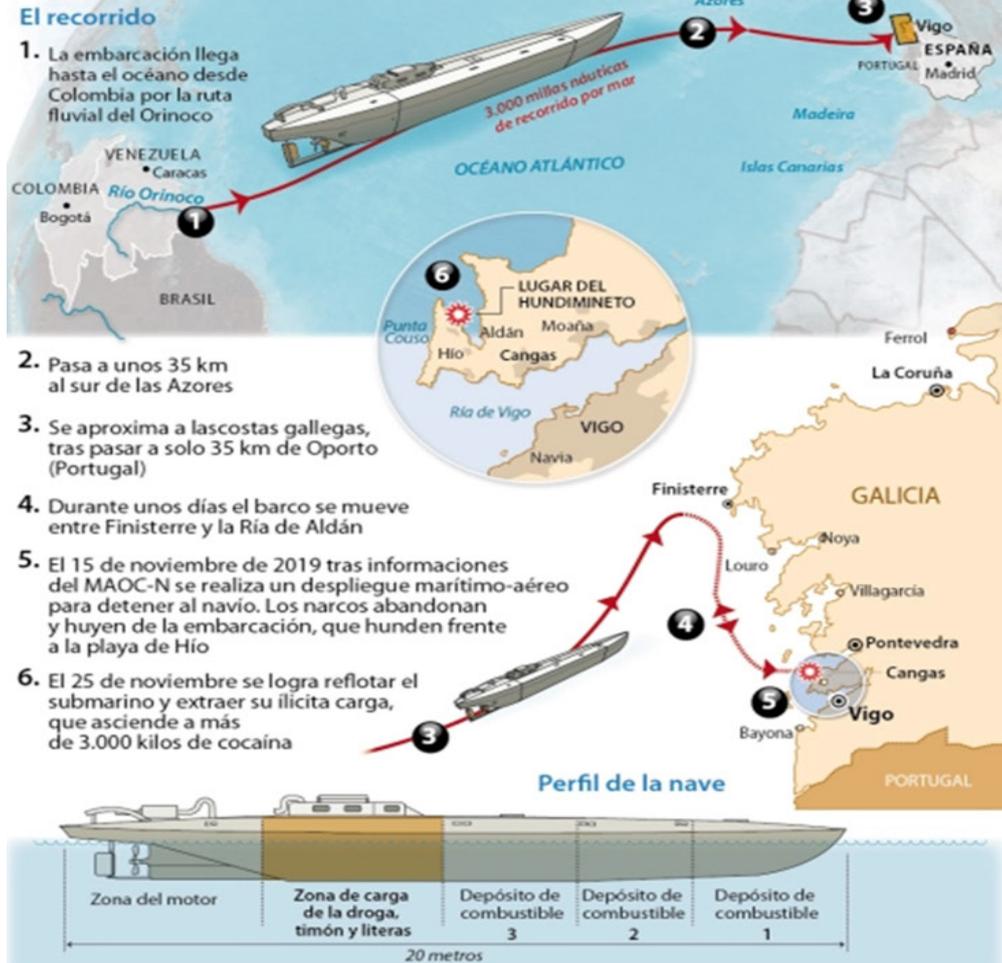
La operación Baluma y el «narcosubmarino»

En la zona de carga del semisumergible se encontraba el timón, el panel de mando de la embarcación además de dos literas para la tripulación y toda la droga incautada: más de tres toneladas de cocaína que se transportaba en fardos

El semisumergible



El recorrido



Fuente: Elaboración propia

Infografía: PEDRO SÁNCHEZ- CG. SIMÓN /ABC

Fuente: ABC.

Esta operación de transporte comienza a finales de octubre del año pasado con la llegada de Agustín Álvarez en avión a Brasilia, capital de Brasil, y los Manzaba, a su vez, a Manaus, a través de su aeropuerto internacional. Los tres atraviesan la selva amazónica para llegar a la ciudad de Leticia, en Colombia, que es el punto de origen del viaje y de la introducción de la carga. Posteriormente descendieron por el río Orinoco y sus afluentes hasta la ciudad de Macapá, en el norte de Brasil y con un gran delta a sus pies que marca la desembocadura del río Amazonas en el Atlántico.

Los tres tripulantes, antes de embarcar, solo recibieron unas indicaciones mínimas para manejar la embarcación y tres depósitos de combustible (cargados con 20 toneladas de gasoil), en un semisumergible formado, simplemente, por una zona de máquinas (donde se encuentra el motor) y otra de menos de dos metros de carga (en la que se hacinaban los fardos de cocaína), el timón y dos camastros en los que los tres tripulantes debían dormir de lado.

Narcosubm. interceptados vs la estimación de narco-operaciones (2006-2019)

A través del Amazonas

La embarcación **recorre los casi 3.000 km del río Amazonas** que separan Leticia (Colombia) de Macapá (Brasil) para llegar al Atlántico.



Hundimiento en Aldán

Durante seis días se mueve **entre Fisterra y Aldán** esperando indicaciones.



Ante la falta de concreción **deciden hundir el submarino.**

Fuente: El País.

El 24 de noviembre, tras seis días navegando por las rías gallegas, ante la falta de órdenes y tras el acecho de la Guardia Civil, el semi-sumergible fue hundido en la playa de Hío. Después de esto, los dos ayudantes ecuatorianos salieron huyendo con sus pertenencias y al día siguiente fueron detenidos por la Guardia Civil, mientras que la fuga de Álvarez fue mucho más complicada.

Los medios utilizados en esta operación (el plan, la carga, el medio de transporte) no fueron diseñados por la tripulación detenida, lo que dirige la atención de las fuerzas y cuerpos de seguridad hacia las organizaciones con el potencial económico y logístico suficiente para llevarla a cabo.

En este sentido, todo apunta a los narcos gallegos (los clanes Pastelero y Burro); mientras que para mover la droga emplearon la infraestructura y el conocimiento del territorio del venezolano cártel de los Soles.

Un detalle muy relevante que ha salido recientemente a la luz es el hecho de las marcas halladas en las pruebas: en la popa del casco del narcosubmarino se encontraba

escrita la palabra “CHE”, que puede hacer referencia a la persona, al grupo al que pertenece o al nombre de la embarcación, y en los fardos aparecieron tres logos diferentes: un toro, un caballo y otro dibujo con cara de payaso y orejas y cuernos.

La investigación, hasta el momento, apunta a un conocido narcotraficante David Úsuga, alias «Otoniel», «Mauricio» o «Mao», que ha formado parte del Ejército Popular de Liberación de las FARC y del grupo paramilitar de las Autodefensas Unidas de Colombia. Actualmente es el líder del Clan del Golfo, ya que en 2012 sucedió a su hermano Juan de Dios Úsuga, alias «Giovanny», que murió en una acción de las fuerzas policiales contra esta guerrilla.

La hipótesis principal es que, bajo la dirección de Úsuga, esta organización se asentó en Guayana y Surinam, desde donde establecieron su centro de producción de los semi-sumergibles, donde los ingenieros supervisaban la construcción y el ensamblaje de la fibra de vidrio que conforma el casco de las naves.

No les resultó muy complicado, ya que muy pronto tenían en plantilla a varios técnicos rusos, que habían servido en la antigua Unión Soviética y de nacionalidad colombiana, que habían pertenecido a la Marina. Los sumergibles del Pacífico no servían. Hacían falta unos más grandes, de unos 20 metros de eslora, con un motor de 2.000 caballos, capaces de transportar hasta 6.000 kilos de cocaína y hacer la travesía en unos 25 días, a una velocidad de ocho nudos. La tripulación estaría formada por tres o cuatro individuos, uno de los cuales sería el encargado de custodiar la droga y otro el “capitán”.

5. LECCIONES TRAS ESTAS DOS OPERACIONES FRUSTRADAS

La intervención de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado ha frustrado las dos primeras operaciones de tráfico de estupefacientes de este calado a través de este tipo de naves en España y, por ello, en Europa. Con la información obtenida tras las posteriores investigaciones de la Brigada Central de Estupefacientes de la Policía Nacional, se pueden destacar una serie de hechos que conforman el nuevo contexto en la lucha contra el narcotráfico:

- Los clanes gallegos pueden actuar de forma conjunta

Las organizaciones gallegas son, sobre todo, transportistas: se encargan de hacer llegar la mercancía al puerto y, para conseguirlo, tienen bajo su control muchos medios materiales y personales a cargo de las comunicaciones, conductores de las lanchas, mecánicos para los motores, operarios que descarguen o conductores que transporten la mercancía por carretera.

Esta interconexión y dependencia mutua provoca que, cuando alguno de los líderes es detenido, como ocurrió con Sito Miñanco, otros grandes traficantes siguieran sus pasos, como los casos de David Pérez Lago o Ramiro Somoza, ya que todos proporcionaban ayuda unos a otros, actuando como un solo grupo.

- El entorno gallego es clave para la entrada en España y Europa

Los semi-sumergibles no se fabrican en España (salvo el intento que se realizó en 2006) porque en territorio gallego existe una red de conductores de lanchas

que saben cómo esquivar a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad por todo el litoral y, mediante un par de viajes, pueden descargar el contenido que poseen dichas embarcaciones sin necesidad de acercarse a puerto y ser detectadas.

La gran diferencia con las organizaciones criminales del sur de España es que mientras allí es continua la llegada de narcolanchas a las playas, las rías gallegas tienen una orografía compleja y recóndita, que ofrece más refugio y seguridad para llevar a cabo estas actividades criminales a gran escala.

En el pasado se produjeron puntuales alianzas entre narcos gallegos y andaluces, sin embargo no es probable que los clanes del sur, que actúan principalmente en las costas de Cádiz y Málaga, realicen importantes inversiones económicas para la construcción de este tipo de naves.

Galicia, aparentemente, siempre ha sido el principal puerto de entrada de los narcosubmarinos cargados de cocaína en España: José Ramón Bugallo, mejor conocido como Sito Miñanco, hizo referencia en varias conversaciones telefónicas a este tipo de embarcaciones semi-sumergibles en 2006 y también José Luis Fernández Tubío, un antiguo conductor de narco lanchas arrepentido, confesó en el año 2014 haber ayudado a descargar droga de una de estas embarcaciones.

En los últimos años la Brigada Central de Estupefacientes de la Policía Nacional insiste en que existen una veintena de organizaciones en activo y, al menos, medio millar de gallegos involucrados en el lucrativo negocio del tráfico de drogas a gran escala. Además de que los líderes de las organizaciones dueñas del narcosubmarino y las últimas grandes redadas siguen en libertad.

El Servicio de Vigilancia Aduanera, la Guardia Civil y la Policía Nacional han logrado interceptar en territorio gallego un enorme volumen de cocaína los últimos años: 34.700 kilogramos entre 2018 y 2019 y en los cinco meses transcurridos de este 2020 ya se han incautado un total de 7.700 en las operaciones “Donkey” y “Lince” (4.000 y 3.700 respectivamente).

- África tiene cada vez más importancia

La sobreproducción de cocaína de Colombia, y la saturación de mercados como México o EE. UU., hace que se necesiten abrir otros nuevos. Así, en los últimos meses, se ha recogido un aumento de la importancia del narcotráfico en Australia, Filipinas y África. Desde hace una década se ha observado el establecimiento de nuevas rutas en este continente, así como la incorporación de nuevas organizaciones que se han dedicado hasta ahora a otras actividades del crimen organizado: grupos del Este de Europa (albaneses, búlgaros, serbios) e inmigrantes marroquíes de segunda generación establecidos en el viejo continente (marroquíes-belgas, marroquíes-holandeses y marroquíes-suecos).

Esta situación ha provocado mayor uso de la denominada “ruta de Cabo Verde”, por la que se navega desde las costas de África Occidental hacia el norte, en paralelo a la costa de Portugal hasta Galicia. Este continente es un destacado almacén de narcóticos (especialmente cocaína) en el que Marruecos tiene cada vez más importancia.

- La colaboración entre agencias internacionales es imprescindible

La operación de 2019 se pudo llevar a cabo gracias a la colaboración prestada por el Centro de Análisis y Operaciones Marítimas en materia de Narcotráfico portugués (con sede en Lisboa). La DEA y la inteligencia de Reino Unido alertan de que viene una embarcación con mercancía y entonces la agencia portuguesa sale en su búsqueda y, como no logra dar con ella, interviene la Guardia Civil hasta que es localizada en la playa de Aldán.

El aumento de las rutas del narcotráfico en diferentes países y la interconexión entre sus organizaciones criminales hace vital la cooperación entre las unidades de lucha contra el narcotráfico de los países implicados a ambos del Atlántico, y nuestro país cobra un papel muy importante como punto de entrada y como punto de contacto para hacer citas y reuniones.

- Se necesitan medios específicos para la lucha contra los narcosubmarinos

Estas naves se caracterizan por ser lanchas con cabinas a las que bajan la línea de flotación y añaden motores (con una mayor potencia) para que la mayor parte de la embarcación navegue por debajo del mar. Además, realizan su transición entre la superficie y los 15-20 metros de profundidad, y una pintura de un color especial que produce una sensación de camuflaje con el medio marino, lo que hace su detección mucho más compleja por aire, radar u otras embarcaciones.

La aparición del semi-sumergible en Aldán en noviembre 2019 ha sido un hallazgo muy raro, ya que es muy poco habitual que este tipo de embarcaciones se adentre en tierra, y todavía más que las personas que las dirigen las embarranquen en la arena de las playas.

El itinerario habitual de estas embarcaciones es llegar a 300 o 400 millas de Canarias, cerca de las Islas de las Azores, y desde allí, mediante el uso de lanchas rápidas, se realiza el desembarco de la mercancía. La gran diferencia con el 'modus operandi' de otras épocas es que, en vez de recogerlo de un barco pesquero o mercante, se recoge de un submarino.

Las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado que luchan contra el narcotráfico en nuestro país son, principalmente, las unidades de los **Equipos contra el Crimen Organizado (ECO)** de la Guardia Civil o **la Unidad de Droga y Crimen Organizado (UDYCO)** de la Policía Nacional y no poseen medios para poder interceptar uno de estos transportes a pleno rendimiento, los equipos de asalto solamente podrían intervenir en el caso de que no se sumerjan del todo.

6. LA ESTRATEGIA DE SEGURIDAD NAVAL

Las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado realizan su labor contra el narcotráfico en todo el territorio nacional, esto incluye también las aguas nacionales; las cuales, para su protección, tienen destinados una serie de recursos materiales y humanos de diversa asignación y procedencia ministerial.

La Seguridad Marítima, según se recoge en la Estrategia de Seguridad Marítima de 2018, elaborada por el Departamento de Seguridad Nacional, se podría definir

como: “el conjunto de actividades cívico-militares llevadas a cabo para mejorar el conocimiento del entorno marítimo y aumentar su nivel de seguridad, proporcionando capacidad de anticipación y reacción ante riesgos y amenazas en todos los espacios marítimos en los que España tiene intereses nacionales”.

Este aspecto de la Seguridad Nacional tiene un claro carácter integral, ya que sus competencias y tareas se extienden entre numerosas instituciones, entre ellas podemos destacar: el Ministerio de Defensa (Armada), el de Interior (Guardia Civil - Policía Nacional); Hacienda Pública (Servicio de Vigilancia Aduanera); Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Salvamento Marítimo) etc.

Todos estos organismos poseen diversas responsabilidades en los distintos espacios marítimos, que se resumen en un total de 12 (las cinco principales aparecen en la siguiente tabla). De entre todos ellos, la Armada es la que posee el papel de “referencia” en la vigilancia marítima y será apoyada por los demás.

	Funciones de Seguridad Marítima	Organismo Responsable	Organismos que apoyan
1	Actividades aduaneras marítimas y control de contrabando	Hacienda	Defensa, Interior
2	Búsqueda y Salvamento Marítimo	Transportes, Movilidad y Agenda Urbana	Defensa, Hacienda, Interior
3	Policía Marítima	Interior	Hacienda, Interior y Transporte y Movilidad
4	Respuesta frente a accidentes y catástrofes marítimas	Transportes, Movilidad y Agenda Urbana	Defensa, Hacienda, Interior
5	Vigilancia Marítima	Defensa	Todos

Tabla de funciones de Seguridad Marítima. (Fuente: DSN).

Para poder llevar a cabo operaciones de interceptación de los semi-sumergibles propiedad de organizaciones narcotraficantes es necesario un trabajo combinado basado en la colaboración, la coordinación y la cooperación entre los distintos actores que actúan en la vigilancia, protección y seguridad del mar. Esta ayuda mutua es imprescindible para desarrollar nuevas políticas conjuntas contra los riesgos y las amenazas que suponen estas naves en esta nueva etapa de la lucha contra el narcotráfico internacional.

España, como uno de los principales destinos de los narcosubmarinos, debe anticiparse y reaccionar ante todos los riesgos y amenazas presentes en nuestros espacios marítimos. La presencia de estas embarcaciones en nuestras aguas demuestra que se están realizando tráfico ilícitos en nuestras costas a los que no es capaz de hacer frente: las FCSE deben adaptarse a los cambios en el ‘modus operandi’ de estas organizaciones criminales y actuar contra ellas.

7. CONCLUSIONES

El proceso de paz de Colombia entre el Gobierno del presidente Juan Manuel Santos y las Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia - Ejército del Pueblo (FARC-EP) el 24 de noviembre de 2016 provocó el cese de la violencia y que algunas de las escisiones de esta organización terrorista, entre ellas el ENL, para continuar su lucha, aumentaran la producción de cocaína en el país, y la extendieran incluso entre los países “fronterizos” como Bolivia y Perú.

El destino de toda esta ingente cantidad de droga elevó la exportación a los grandes mercados americanos, EE. UU. y Canadá, lo que provocó su saturación y que, junto a una mayor presión de las agencias antidroga, las organizaciones narcotraficantes pusieran sus ojos en otros destinos: Europa y Filipinas.

Para llevar a cabo el transporte de semejante cantidad de mercancía, surgió la necesidad de crear nuevas embarcaciones capaces, además, de aguantar viajes transoceánicos: los narcosubmarinos. Estas naves son diseñadas para disimular su movimiento en alta mar, al estar sumergidas en $\frac{3}{4}$ partes debido al peso de su carga lo que hace muy complejo visualizarlas en el horizonte. Son capaces de mover cargas mucho más pesadas que la que transportan las ‘narcotanchas’ o las avionetas, transportes habituales utilizados hasta ahora en esta actividad.

Las características comunes de estas naves que se mueven al borde de la superficie detenidas hasta el momento son: siguen el diseño del modelo SPSS, son impermeables (los primeros narcosubmarinos estaban hechos madera y recubiertos con fibra de vidrio, ahora con acero), miden entre 6 y 13 metros de largo, poseen una pequeña cabina completamente cerrada con entradas de aire curvas hacia abajo y un escape con una curva en forma de U (para evitar que el agua ingrese al motor y a otras partes vitales del interior). Cuentan, además, con unos o dos tanques de gasolina (situados en la parte delantera), un motor situado en la parte trasera, un generador que carga baterías y los instrumentos de comunicación usualmente están detrás del motor.

Una novedad que ha traído el cambio en la actuación de las organizaciones dedicadas al narcotráfico es la de la obligatoriedad de hundimiento de estas embarcaciones en caso de ser detectados por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado. A pesar de que puede aparentar ser una ruina (ya que el valor de estos vehículos acuáticos oscila, aproximadamente, entre uno y dos millones de euros) es un “pequeño precio” a pagar a cambio de eliminar las pruebas que les vinculen con el tráfico de estupefacientes.

No todas las organizaciones criminales pueden invertir esas sumas de dinero en un submarino “casero”, pero, para aquellas que sí dispongan de ese capital, los semi-sumergibles son una tecnología de contrabando atractiva y económicamente viable.

La interceptación del segundo narcosubmarino en España en noviembre del año pasado es muy relevante, pues es la demostración de que las organizaciones criminales dedicadas al transporte de droga a ambos lados del Atlántico tienen un nuevo ‘modus operandi’ para hacer llegar más y mayores cargamentos (lo que indica que cuentan con un mayor presupuesto), con mayor sigilo y poniendo en menor riesgo a sus miembros y a la propia red, como sucedía durante las décadas de los 80 y 90, en las que cayeron las redes de los grandes narcos como Pablo Escobar o Sito Miñanco.

La evolución de estas embarcaciones y la extensión de su uso por ambas costas de América Latina ha iniciado una nueva etapa en la lucha contra el narcotráfico internacional, una nueva amenaza que se cierne también sobre nuestro país y a la que no debemos menospreciar, mirar para otro lado o dejarla pasar. Para hacerle frente necesitamos comprender cuál es este nuevo contexto y cómo se debe actuar en múltiples frentes:

1. **Una mayor colaboración con agencias antidroga de otros países;** especialmente con la DEA y con las pertenecientes a los países productores.
2. **El establecimiento de una estrategia conjunta de Vigilancia Marítima entre todas las FCSE y FAS;** para poder superar las capacidades con las que cuentan las organizaciones criminales.
3. **La realización de una labor de inteligencia para dismantelar las nuevas rutas de introducción de drogas en España;** poniendo especial énfasis a estas naves que cruzan el Atlántico y que “repostan” las Islas Azores o Canarias.
4. **Recoger legalmente, de forma específica, el uso de semi-sumergibles en el transporte de drogas;** el hecho de participar en su construcción o manejo, debido al alto volumen de mercancías que llevan, merecería una pena mayor.

Todas estas tácticas deben hacernos reflexionar acerca de la importancia de establecer una estrategia conjunta concreta para hacer frente a la amenaza de los narcosubmarinos, tanto para este momento, como para los próximos años cuando lleguen a nuestras costas con mayor asiduidad.

BIBLIOGRAFÍA

Alvarado, I. (20 de mayo de 2018). Por qué EE. UU. va perdiendo la batalla contra los narcosubmarinos que cruzan el Pacífico cargados de cocaína. Univisión. Extraído de: <https://www.univision.com/local/los-angeles-kmex/por-que-eeuu-va-perdiendo-la-batalla-contra-los-narcosubmarinos-que-cruzan-el-pacifico-cargados-de-cocaina>

Anderson, B. (27 de agosto de 2017). La caza de los narcos submarinos. Vice. Extraído de: <https://www.vice.com/es/article/4xng3n/la-caza-de-los-narcosubmarinos->

Barrios, D. (2011). Innovación Estratégica para el control del transporte de coca en Colombia desde la perspectiva de la dinámica de sistemas. Universidad de los Andes. Extraído el 30 de noviembre de 2019 de: <https://repositorio.uniandes.edu.co/bitstream/handle/1992/14853/u608076.pdf?sequence=1>

Cantillo, J. (8 de diciembre de 2019). Narcosubmarinos: el increíble nuevo vehículo para traficar droga de América a Europa. Infobae. Extraído de: <https://www.infobae.com/america/colombia/2019/12/08/narcosubmarinos-el-increible-nuevo-vehiculo-para-traficar-droga-de-america-a-europa/>

Carrasco, A. (abril 2020). “La estrategia de Seguridad Marítima y los narcosubmarinos”. Temas Profesionales.

Carretero, N.; (16 de diciembre de 2019). “26 días de travesía en un narcosubmarino”. El País. El País. Extraído de: https://elpais.com/politica/2019/12/13/actualidad/1576232797_250425.html

Casabianco, P.; Criminalidad organizada y la amenaza de los narcosubmarinos. Extraído el 30 de noviembre de 2019 de: <file:///C:/Users/joser/Downloads/Dialnet-CriminalidadOrganizadaYLaAmenazaDeLosNarcosubmarin-4062695.pdf>

Duncan, G. (2013). La división del trabajo en el narcotráfico: mercancía, capital y geografía del Estado. En Economía criminal y poder político. Universidad EAFIT. (pp 113 -160). Colombia. Extraído de: https://repository.eafit.edu.co/bitstream/handle/10784/9654/economia_criminal_poder_politico.pdf?sequence=1#page=113

EFE. (25 de noviembre de 2019). Así son los narcosubmarinos que han llegado a España: navegan a ras de agua y tienen un casco muy frágil. Vozpópuli. Extraído de: https://www.vozpopuli.com/espana/como-son-narcosubmarinos-ras-agua-fragil_0_1303670672.html

Gabilondo, P. (28 de noviembre de 2019). «No es el primer narcosubmarino que llega. Al final, tocará un abordaje en alta mar». ElConfidencial. Extraído de: https://www.elconfidencial.com/espana/2019-11-28/narcosubmarino-galicia-policia-cocaina_2354995/

Goudar, J. (22 de julio de 2019). “‘Narco-Subs’ Pose Underwater Threat for US, Colombia Authorities”. InSight Crime. Extraído de: <https://www.insightcrime.org/news/brief/narco-subs-underwater-threat-us-colombia/>

Hutton, H. (27 de noviembre de 2019). “Open Source Intelligence: Atlantic Drug Submarine May Be Related To Pacific Example”. Forbes. Extraído de: <https://www.forbes.com/sites/hisutton/2019/11/27/new-drug-submarine-captured-in-spain-may-be-connected-to-pacific-example/#566e143b2453>

Hutton, H. (12 de abril de 2020). “The 4 Types Of Narco Submarines The Military Faces”. Forbes. Extraído de: <https://www.forbes.com/sites/hisutton/2020/04/12/the-4-types-of-narco-submarine-trying-to-escape-detection/#1a76c2ad70c1>

Jaramillo, M. (2016). The Revolutionary Armed Forces of Colombia (FARC) and the Development of Narco-Submarines. Journal of Strategic Security, Vol. 9. University of South Florida.

López, P. (25 de noviembre de 2019). El repunte del narcotráfico submarino y el chapucero precedente gallego de 2006. El Confidencial. Extraído de: https://www.elconfidencial.com/espana/galicia/2019-11-25/repunte-narcotrafico-submarinol-chapucero-precedente-gallego_2352000/

Romero, J. (21 de noviembre de 2019). El narcosubmarino fue localizado con la ayuda de EE.UU., Portugal y Reino Unido. La Voz de Galicia. Extraído de: https://www.lavozdegalicia.es/noticia/galicia/2019/11/26/narcosubmarino-localizado-ayuda-eeuu-portugal-reino-unido/0003_201911G26P4991.htm

Romero, J. (28 de noviembre de 2019). Los 3.000 kilos del narcosubmarino eran para una organización de Arousa. La Voz de Galicia. Extraído de: https://www.lavozdegalicia.es/noticia/galicia/2019/11/27/3000-kilos-narcosubmarino-organizacion-arousa/0003_201911G27P2991.htm

Romero, J. (28 de noviembre de 2019). Los narcosubmarinos en Galicia: del de acero localizado en 2006 al de fibra de 20 metros localizado ahora. La Voz de Galicia. Extraído de: <https://www.lavozdegalicia.es/noticia/galicia/2019/11/24/>

narcosubmarinos-galicia-acero-localizado-2006-fibra-20-metros-localizado/00031574628449260869944.htm

Sequeiro, N. (25 de noviembre de 2019). "El primer narcosubmarino apareció en la ría de Vigo en 2006 y era de fabricación casera". ABC. Extraído de: https://www.abc.es/espana/galicia/abci-primer-narcosubmarino-fabricacion-casera-aparecio-vigo-2006-201911251241_noticia.html

Silva, G. (7 de marzo de 2020). Crimen bajo las olas: el tráfico de drogas en narcosubmarinos alcanzó su punto máximo. Infobae. Extraído de: <https://www.infobae.com/america/mexico/2020/03/07/crimen-bajo-las-olas-el-trafico-de-drogas-en-narcosubmarinos-alcanzo-su-punto-maximo/>

Sutton, H. (27 de noviembre de 2019). Open Source Intelligence: Atlantic Drug Submarine May Be Related To Pacific Example. Forbes. Extraído de: <https://www.forbes.com/sites/hisutton/2019/11/27/new-drug-submarine-captured-in-spain-may-be-connected-to-pacific-example/#66b7f21d2453>

Trevithick, J (28 de noviembre de 2019). The First Narco Submarine Ever Seized Off A European Coast Is A Monster. The War Zone. Extraído de: <https://www.thedrive.com/the-war-zone/31248/the-first-narco-submarine-ever-seized-off-a-european-coast-is-a-monster>

Fecha de recepción: 25/06/2020. Fecha de aceptación: 15/07/2020