



REVISTA DERROTERO

Seguridad y Defensa



Retos del narcotráfico marítimo para la Armada de Chile

Paul Pascal Manzano Alegría✉¹

¹Centro Internacional Marítimo de Análisis contra el Narcotráfico (CMCON), Cartagena, Colombia. Correspondencia: Escuela Naval de Cadetes "Almirante Padilla", Barrio el Bosque, Sector Manzanillo, Cartagena, Colombia.

Resumen

Recibido: 04/02/2021
Aprobado: 11/08/2021

✉Correspondencia:
paul.manzano
@cimcon.mil.co

Citación:
P. Manzano-Alegría. Retos del narcotráfico marítimo para la Armada de Chile. Derrotero 15, número 2 (Ene-Dic) 2021.

El presente estudio de caso se basó en un estudio cualitativo, bajo un proceso de obtención, procesamiento, correlación y análisis de información concerniente al tráfico marítimo de clorhidrato de cocaína (CHC) en Chile. Este permite comprender la transformación del fenómeno del narcotráfico en las aguas territoriales chilenas, donde las autoridades correspondientes ejercen su soberanía nacional; específicamente en este caso, la Armada chilena desarticuló una banda criminal transnacional, dedicada al tráfico de drogas por la vía marítima, incautando 532 kilos de CHC, equivalente a por lo menos un millón de dosis en las calles. Dicha operación fue producto de seis meses de investigación por parte de especialistas de la Policía Marítima de Chile, constituyéndose en el mayor decomiso marítimo del que se tenga registro de dicho narcótico, cuya investigación inició y se condujo por medios de la Armada chilena.

Palabras clave: Chile, narcotráfico, *go fast*, CHC, transporte.

Challenges of maritime drug trafficking for the Chilean Navy

Abstract

The present Case Study of Drug Trafficking (ECN) was based on a qualitative analysis, under a process of obtaining, processing, correlation and analysis of information concerning the maritime traffic of Cocaine Hydrochloride (CHC) in Chile. This allows us to understand the phenomenon of drug trafficking in Chilean territorial waters where the corresponding authorities exercise their national sovereignty, specifically in this case, the Chilean Navy dismantled a transnational criminal gang dedicated to drug trafficking by sea, seizing 532 kilos of CHC, equivalent to at least one million doses in the streets, this operation was derived from six months of investigation by specialists from the Chilean Maritime Police, constituting the largest maritime seizure in the record of said narcotic whose investigation was initiated and led by means of the Chilean Navy.

Keywords: Chile, Drug Trafficking, Go Fast, CHC, Transportation.

Introducción

El presente trabajo forma parte de los productos de investigación que el Centro Internacional de Investigación y Análisis Contra el Narcotráfico (CMCON) realiza como parte de sus actividades, constituyéndose en una herramienta de análisis y percepción de la dinámica del flagelo del narcotráfico. Denominado Estudio de Caso de Narcotráfico (ECN, permite el entendimiento del comportamiento, evolución, desarrollo, capacidades, alteraciones o modificaciones del fenómeno de narcotráfico marítimo a nivel mundial y regional. Este artículo describe un caso ocurrido en el espacio marítimo de Chile en el año 2020.

Narrativa del evento

El 22 de noviembre del 2020 el Departamento de Inteligencia Marítima de Chile, la Policía Marítima de Iquique perteneciente a la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (Directemar), y el Grupo de Respuesta Inmediata (GRI) de la Cuarta Zona Naval, en coordinación con la Fiscalía Regional de Tarapacá, apoyados con tres unidades de superficie, efectuaron la mayor incautación de clorhidrato de cocaína (CHC), sin precedente alguno en la historia de la Policía Marítima de Chile, al interceptar una lancha tipo *go fast* con 532 kilos de CHC distribuidos en 16 bultos. La operación fue iniciada por medios de inteligencia de la Armada de Chile que interpusieron una denuncia ante la Fiscalía Regional seis meses atrás. La lancha *go fast* tendría rotulado el nombre Halibut



Figura 1. Ruta utilizada por las organizaciones criminales transnacionales de Perú hacia Chile para traficar CHC. Representación de las zonas cocaleras en el VRAE peruano, así como la ubicación del coordinador terrestre encargado del tráfico de CHC de Perú hacia Chile.

y contaba con un aproximado de 600 litros de combustible, almacenados en doce bidones, así como un motor de 150 FET, lo que le permitiría navegar entre 22 a 25 nudos, y era tripulada por tres masculinos de nacionalidad chilena. La interceptación chilena se llevó a cabo a 45 MN al sur de Iquique, en el sector de punta Lobos, cerca de la costa chilena, como se indica en la Figura 1 (Directemar, 2020).

La Figura 1 describe la probable ruta marítima costera tomada por la lancha *go fast* Halibut desde inmediaciones del Tacna peruano (límites con Chile), con el fin de evitar controles aduaneros terrestres asentados en el paso fronterizo del LOA chileno, cuyo destino final sería algún punto del centro del país chileno. Es muy probable que la zona de donde proviene esa cocaína sea el Valle de los Ríos Apurímac, Ene y Mantaro (Vraem), siendo esta la zona de producción de cocaína más representativa del Perú, donde se concentran por lo menos 50 000 hectáreas de cultivos de hoja de coca a nivel nacional. En este sentido, la Comisión Nacional para el Desarrollo y Vida sin Drogas (Devida) del Perú, en su informe

acerca del monitoreo de los cultivos de hoja de coca, reportó en el año 2019 una cantidad de 56 655 hectáreas de hoja de coca, lo que representa según esta comisión un aumento del 1 % de mayor producción con respecto al año 2018 (con 54 134 hectáreas) en el territorio peruano. De lo anterior, por lo menos 9 000 hectáreas se destinan al mercado ilícito de las drogas (Agencia EFE, 2020).

En 2020, año de la intercepción de la lancha *go fast* de nombre Halibut, el CMCON documentó en Chile cinco eventos de narcotráfico vía marítima, logrando asegurar las autoridades chilenas un aproximado de 7 009 kilogramos de diversos narcóticos, desglosados de la siguiente manera: 2 828 kg de CHC y 4 181 kg de marihuana (CMCON, 2020).

Las lanchas *go fast* experimentaron una evolución que se podría llamar como la tecnificación del narcotráfico marítimo en tiempos contemporáneos; la capacidad adquisitiva de las organizaciones criminales transnacionales (OCT) y la necesidad de evitar los controles de las autoridades han permitido cada vez más el empleo de esta modalidad. Cabe destacar que no existía un evento de narcotráfico vía marítima con las características documentadas en el presente manuscrito en las costas chilenas hasta noviembre 2020.

En centro y Suramérica la utilización de las lanchas *go fast* por parte de las OCT muestran características propias de cada región; tal es el caso de la utilización de motores de alta potencia, sin número de serie alguno -con la finalidad de evitar rastreo por parte de las autoridades-, manufacturados en astilleros clandestinos al margen de ley. Sin embargo, de manera general, presentan similitudes propias cuyo propósito principal es el efectuar transportes de drogas ilícitas, al inicio fue de uso en distancias largas con gran cantidad de combustible (CMCON, 2020).

Dentro de la operación desarrollada por la Armada chilena se logró dismantelar a la estructura logística terrestre, compuesta por un individuo de nacionalidad chilena, radicado en Tanca (Perú), responsable de coordinar los embarques y proveer el CHC; y de un funcionario náutico de Caleta Riquelme, quien informaba de las actividades que realizaba la Policía Marítima a la organización y omitía dar los zarpes hasta el límite marítimo internacional con Perú a las autoridades navales de las lanchas vinculadas a dicha organización. El actuar de ese servidor les permitió afianzar su *modus operandi*, donde incluso las autoridades de la Fiscalía documentaron que participó en diversos aspectos relacionados con el transporte del narcótico y posiblemente efectuaba acopio de divisas en su despacho.

Una hipótesis elaborada por la Fiscalía Regional de Tarapacá Chile consiste en mencionar que pescadores que explotan de manera ilegal un molusco denominado “locos” y/o “abalón chileno” hacia la frontera con Perú, donde era intercambiado por CHC que sería ingresado a Chile de regreso. Los primeros indicios de este tipo de contrabando fueron documentados por la Policía Marítima de Chile en 2019.

Lo anterior se podría considerar una técnica muy poco usual por parte de las OCT, tomando en consideración que el precio de los “locos” por kilogramo en Chile varía entre USD\$28 a USD\$35, esto se podría visualizar como una técnica para obtener un doble ingreso por parte de contrabandistas bajo el contexto de acopio hormiga, y posterior a ello la otra parte de la organización obtenga mayores ganancias al exportar “locos” hacia Japón, Taiwán, Singapur, Hong Kong y China, donde se les conoce como *awabi modoki* y su precio estimado es USD\$2 000 por kilo, lo que da un margen exponencial y un mayor ingreso de divisas para la organización en cuestión de lavados de activos (Prochile, 2018).

Sin embargo, este *modus operandi* utilizado en Chile tiene ciertas similitudes con el documentado por la Secretaría de Marina en el Alto Golfo de California mexicano, donde grupos de pescadores vinculados a organizaciones receptoras y transportistas de CHC, también se dedican a la sustracción y exportación de especies protegidas como es el caso del buche de totoaba; el citado manjar es vendido en México entre USD\$1 500 a USD\$3 500 por kilo y en el mercado asiático llega a USD\$60 000 el kilogramo.

En el año 2020 el costo promedio del valor de la pasta básica de cocaína en Perú subió en un 1 %, al pasar de USD\$745 (\$2 664 soles) en enero a USD\$752 (\$2 689 soles) en octubre. La hoja de coca pasó de pagarse en promedio nacional peruano de USD\$3,55 (\$12.67 soles) por kilo en enero a USD\$2.68 (\$9.56 soles) en octubre, lo que significa un descenso del 24.6 % (Devida, 2020).

De igual forma, se tiene documentado que el precio promedio del kilo de CHC en las diversas zonas productoras del Perú se encuentra en un promedio de USD\$1 200 (\$4 300 soles); una vez puesta en Chile aumenta un 600 % a USD\$8 mil (\$6 040 000.00 chilenos). El cargamento de 532 kilos de CHC asegurado por las autoridades chilenas el día 22 de noviembre se estima que podría alcanzar hasta los USD\$14 millones (Armada de Chile, 2020).

Derivado del análisis de la información se podría considerar como atípica la ruta marítima y cantidad de narcótico trasladado de Perú hacia Chile, ya que Chile cuenta con la georreferenciación y documentación de por lo menos 525 casos policiales, donde la droga incautada y los casos policiales detectados, la utilización mayoritariamente de rutas de tránsito terrestres por parte de las OCT. Del análisis policial se han identificado al menos 16 rutas primarias, que corresponden a conexión directa con Chile y 20 rutas secundarias, tanto en Perú, Bolivia y Argentina, a través del sistema de carreteras que los conecta y no así la ruta marítima, como fue el caso del presente escrito (Fiscalía de Chile, 2020).

Según informe del Observatorio del Narcotráfico de Chile del 2020, Perú se ubicó en tercer lugar, tras Colombia y Brasil, como principal origen exportador de la cocaína que ingresa desde América a Europa. No se descarta que la droga incautada por la Policía Marítima de Iquique hubiese tenido como destino un centro de acopio para su posterior des-

plazamiento y contaminación en algún tipo de contenedor que tuviera su embarque en alguno de los principales puertos chilenos para su exportación a Europa o Estados Unidos, como Valencia, Gioaltalia, Amberes, entre otros; por lo que se puede inferir que mencionados puertos están fungiendo como plataformas de acopio y envío. Lo anterior podría representar a corto y mediano plazo una amenaza para la economía chilena, en caso de que algún socio comercial así lo evalúe.

El CMCON y la Directemar en el 2019 documentaron el aseguramiento de 22 220 kg de CHC en diversas partes del mundo por contaminación de contenedores, los cuales fueron embarcados en los principales puertos chilenos de San Antonio, Valparaíso, Coronel y Arica.

Conclusiones

Es muy probable que las organizaciones dedicadas al tráfico de CHC desde Perú hacia Chile evolucionen en la utilización de lanchas *go fast*, incorporándoles motores de mayor capacidad o enmascaren la potencia con carcasas de HP menores y/u opten por articular astilleros clandestinos para la manufacturación de las mismas para que las embarcaciones no cuenten con registros alguno, aprovechando lo permeable del espacio marítimo nacional del mar chileno, el cual cuenta con una superficie de 3 464 462 km², y así seguir aprovechando la orografía del terreno en la franja norte con Perú, donde se encuentra documentadas diversas bahías y caletas, utilizadas por las OCT para resguardarse de las autoridades chilenas.

Para las autoridades chilenas y en especial para la Directemar el narcotráfico marítimo representa un reto en todos sus aspectos, misión que se está cumpliendo cabalmente y un claro de ejemplo de ello fue la captura de la lancha tipo *go fast* Halibut.

Referencias

- [Agencia EFE, 2020] Agencia EFE (2020, 1 de diciembre). *Los cultivos de coca en Perú se expandieron 54 655 hectáreas en 2019*. (Consultado el 3 de diciembre de 2020). <https://www.efe.com> ↑Ver página 47
- [Armada de Chile, 2020] Armada de Chile. (2020). *Armada desbarata organización criminal transnacional dedicada al tráfico*. (Consultado el 04 de diciembre de 2020). <https://www.armada.cl> ↑Ver página 48
- [CMCON, 2020] Centro Internacional de Investigación y Análisis Contra el Narcotráfico. (2020). *Modalidades del narcotráfico marítimo*. CMCON. ↑Ver página 47

- [Devida, 2020] Comisión Nacional para el Desarrollo y Vida sin Drogas del Perú. (2020). <https://www.gob.pe/devida>. Devida. (Consultado el 5 de diciembre de 2020). ↑Ver página 48
- [Directemar, 2020] Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. (2020). *Golpe al narcotráfico armada decomisa media tonelada*. Directemar. (Consultado el 4 de diciembre de 2020). <https://www.directemar.cl> ↑Ver página 46
- [Fiscalía de Chile, 2020] Fiscalía de Chile. (2020). *Informe 2020 Observatorio del Narcotráfico en Chile*. (Consultado el 4 de diciembre de 2020). <http://www.fiscaliadechile.cl> ↑Ver página 48
- [Prochile, 2018] Prochile. (2018). *El mercado de los locos en Japón*. (Consultado el 3 de diciembre de 2020). <https://www.prochile.gob.cl> ↑Ver página 48