



REVISTA DERROTERO

Seguridad y Defensa

América Latina ante las nuevas tendencias del narcotráfico marítimo

David A. Sánchez Muñoz¹

¹Jefe Departamento Inteligencia Fuerza Naval del Caribe. Especialidad Inteligencia Naval; Profesional en Relaciones Internacionales y Estudios Políticos, Especialista en Gestión de Proyectos, Especialista en Gestión Logística, Especialista en Seguridad y Defensa Nacional. Candidato Especialización en Geoestrategia y Asuntos Políticos.



Recibido: 04/06/2021
Aprobado: 23/09/2021

Correspondencia:
david.sanchez
@armada.mil.co
cc.david.sanchez.arc
@gmail.com

Citación:
D. Sánchez-Muñoz. América
Latina ante las nuevas
tendencias del narcotráfico
marítimo. Derrotero 15,
número 2 (Ene-Dic) 2021.

Resumen

El presente trabajo de investigación académica plantea cómo ha evolucionado el narcotráfico marítimo en diferentes países de América Latina, y se ha adaptado rápidamente a las situaciones reinantes en la región y el globo, con el fin de evadir el control de las diferentes autoridades e instituciones, logrando minimizar el riesgo e incrementando su lucro económico o ganancias. Para esto, se han revisado diferentes documentos sobre narcotráfico en la región, encontrando que dentro de los principales métodos conocidos históricamente para el tráfico de narcóticos están las famosas lanchas rápidas, pero a medida que las autoridades se vuelven eficientes en su detección e interdicción, las organizaciones criminales transnacionales implementan nuevos métodos y rutas que les permiten la continuidad de su negocio. A medida que los controles en países como Colombia se incrementa, se presenta un fenómeno globo, haciendo que las rutas de salida de los cargamentos ilegales migren a otros países de la región donde el riesgo se percibe como más bajo para el desarrollo de los flujos ilegales. Esto se explica teniendo en cuenta que el narcotráfico es una actividad comercial, pero ilícita, y está desarrollada por empresas, principalmente transnacionales, pero criminales, que buscan como objetivo principal su beneficio financiero.

Palabras clave: narcotráfico, riesgo, lucro, organizaciones criminales transnacionales, métodos.

Latin America in the face of new trends in maritime drug trafficking

Abstract

This academic research work proposes how maritime drug trafficking has evolved in different Latin American countries and has quickly adapted to prevailing situations in the region and the globe, in order to evade control of different authorities and institutions, managing to minimize risk and increase their economic profit or profits. For this, different documents on drug trafficking have been revised in the region, finding that within the main methods historically known for narcotics trafficking we find the famous speedboats, but as the authorities become efficient in their detection and interdiction, transnational criminal organizations implement new methods and routes that allow them to continue their business. As controls in countries such as Colombia increase, a balloon phenomenon occurs, causing exit routes from illegal shipments to migrate to other countries in the region where the risk is perceived as lower for the development of illegal flows. This is explained taking into account that drug trafficking is a commercial activity, but illicit, and is developed by companies, mainly transnational, but criminal, that seek as their main objective their financial benefit.

Keywords: Drug trafficking, risk, profit, transnational criminal organizations, methods.

Introducción

Con 154 000 hectáreas de hoja de coca cultivadas en Colombia en el año 2019, se estima una capacidad de producción de 1 137 toneladas métricas ([Revista Semana, 2020](#)), que contrastadas con las 215.5 toneladas incautadas en el país en el mismo año dan una brecha 921.5 toneladas que escaparon al control de las autoridades nacionales, entendiéndose que solo se incauta el 18.9 % de lo que se produce.

Para reducir esta brecha entre producción e incautación, se requiere entender la manera en que los narcotraficantes ocultan y transportan sus cargamentos ilegales.

En febrero de 2020 la Fiscalía General de la Nación publicó la ‘Estrategia Disruptiva contra el Narcotráfico 2.0’, donde exponía herramientas de análisis y planeación con el objetivo de realmente ser eficientes y contundentes en la lucha contra este flagelo ([Fiscalía General de la Nación, 2020](#)).

De manera permanente, las diferentes autoridades se encuentran con nuevos métodos de ocultamiento y transporte de narcóticos, situación que dificulta la detección de estas cargas ilegales. Conocer viejos métodos y descubrir innovaciones en el tráfico de narcóticos, le permite a las diferentes autoridades e instituciones incrementar las posibilidades de detección de flujos ilegales y neutralizar su transporte.

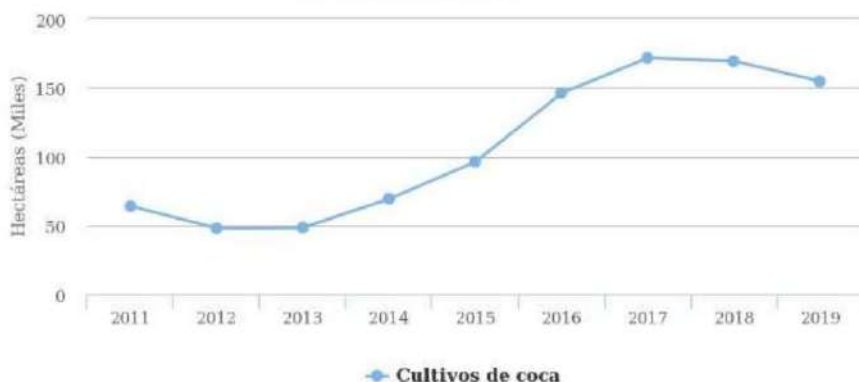


Figura 1. Serie de cultivos de coca

Fuente: (Observatorio de Drogas de Colombia).

Así como las organizaciones criminales transnacionales (OCT) implementan nuevos métodos y rutas, también se puede observar el retorno de viejas técnicas que se creían casi extintas, haciendo necesario, por parte de las autoridades, desempolvar y consultar archivos.

Mientras los ojos de la comunidad internacional se centran en ciertos puntos geográficos focales, las organizaciones narcotraficantes migran sus centros de operaciones logísticos de una a otra zona donde se sienten seguros, con menos riesgo y con más probabilidades de llevar a cabo sus actividades ilícitas sin oposición.

El presente artículo pretende convertirse en documento de consulta para las diferentes instituciones estatales y privadas que luchan contra el tráfico marítimo de narcóticos en

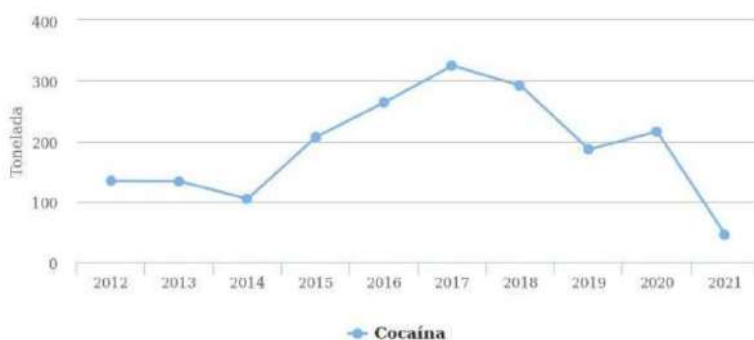


Figura 2. Incautaciones cocaína histórica

Fuente: (Observatorio de Drogas de Colombia).

aras de identificar nuevos escenarios que se están presentando en los flujos ilegales y seguir cerrándole los espacios al crimen transnacional en América Latina.

La comprensión más amplia del fenómeno y el conocimiento más profundo de las diferentes modalidades de transporte, permitirán el incremento de los resultados en la lucha contra el narcotráfico de una forma más eficiente, para lo cual se identifican las principales modalidades utilizadas en el tráfico marítimo de narcóticos y la tendencia en las rutas utilizadas.

Metodología

La metodología utilizada para la elaboración del presente artículo se basó en la revisión documental de diferentes fuentes abiertas (noticias, periódicos, revistas, sitios web), especialmente informes publicados por el Centro Internacional de Investigación y Análisis Contra Narcotráfico Marítimo (CMCON) y el Informe de Drogas de la Oficina de las Naciones Unidas Contra la Droga y el Delito (Unodc, por sus siglas en inglés), publicado en 2020.

Al recopilar y analizar la información disponible, se obtiene un panorama de cómo han variado los flujos ilegales, tanto en métodos como en rutas, evidenciando cómo las organizaciones narcotraficantes, que funcionan como empresas criminales, buscan en su ejercicio empresarial la disminución de riesgos y la maximización de sus utilidades, las cuales dependen de la eficiencia como los Estados comprometidos en la lucha contra el fenómeno de las drogas ilegales llevan a cabo sus esfuerzos de bloque y contención del narcotráfico.

Desarrollo y discusión

En la medida que las autoridades incrementan sus controles y logran mejores resultados en la lucha contra las drogas, las organizaciones delincuenciales transnacionales se adaptan e implementan nuevas modalidades y rutas para evadir el control de las fuerzas estatales.

Pese a que Colombia es el mayor productor de hoja de coca y de cocaína, y que históricamente ha sido el principal puerto de embarque, actualmente hay países que vienen presentando un comportamiento importante para la salida de cargamentos ilegales, como Brasil y Ecuador.

La información encontrada en diferentes estudios como el Informe Mundial de Drogas de la Unodc de 2019, publicado en 2020, evidencia cómo mientras disminuye el número de incautaciones por el Caribe, se incrementa exponencialmente saliendo de Brasil. Inicialmente se creería que la droga que sale por Brasil sería de origen peruano o boliviano, pero por un lado la producción de estos países solo significa el 30 % respecto a la producción de

Colombia que es del 70 %. Por otro lado se ha demostrado científicamente que la droga incautada en diferentes destinos como África y Europa que han salido de Brasil, es droga de origen colombiano.

Esta situación se puede estar presentando debido a la efectividad de autoridades como la Armada de Colombia, que año a año incrementa exponencialmente las incautaciones de cocaína, generando mayor riesgo a los flujos ilegales de las organizaciones criminales transnacionales (OCT), las cuales, tras un análisis empresarial, prefieren mitigar el riesgo cambiando las rutas a través de otros países.

“El 14 de febrero de 2021 la Marina de Brasil... interceptaron un catamarán a vela de bandera brasileña, el cual iba cargado con 2.216 kg de clorhidrato de cocaína (CHC)... a 146 millas náuticas de la costa de Recife, capital del estado de Pernambuco (Brasil)... fueron detenidas cinco personas de nacionalidad brasileña... esta embarcación que habría salido desde Brasil con destino a Europa... En cuanto al momento escogido por las OCT para efectuar el tráfico de los estupefacientes, se debe a la necesidad de distribuir y comercializar CHC acumulada, de la cual decidieron que era la oportunidad para realizar la actividad ilícita a través de esta modalidad, toda vez, que se ajusta a la temporada que la mayoría de los navegantes a vela eligen para zarpar, el cual va entre finales de noviembre hasta finales de febrero, en vista que durante esta época del año los vientos Alisios estarían mucho más establecidos. Por otra parte, el actual evento fue el segundo golpe en el año 2021 contra las OCT que se dedican al narcotráfico internacional desde Pernambuco (Brasil), luego de que a comienzos de febrero, en Campagaribe (Región metropolitana de Recife), fuera capturado el italiano Alduino Gianotta, de 59 años de edad, quien sería el jefe de una red de narcotráfico que enviaba droga desde Brasil para África y Europa... Sumado a lo anterior, y en desarrollo de la desarticulación de OCT, las agencias de seguridad de países árabes del Golfo Pérsico informaron que dentro de una operación dirigida hacia una red global de narcotráfico efectuada en diciembre de 2020, se encuentra personal detenido relacionado de forma directa con redes brasileñas asociadas al narcotráfico... La investigación determinó que estas redes eran responsables del tráfico anual de por lo menos 43 toneladas de cocaína a puertos y ciudades europeas... la mayor cantidad de detenciones tuvo lugar en Brasil donde 36, personas fueron capturadas por las brigadas antidrogas y antiterroristas, otros cuatro delincuentes fueron detenidos en Bélgica, España y Dubai”. (CMCON, 2020).

En octubre de 2020, el CMCON caracteriza las modalidades de tráfico de narcóticos marítimo, teniendo en cuenta condición, modalidad, tipo de modalidad, técnica de ocultamiento y método de contaminación, catalogando catorce modalidades móviles (buque al-

to bordo, buque especializado, embarcación de pesca, embarcación de recreo, embarcación oficial, lancha *go fast*, embarcación de transporte, semisumergible, sumergible LPV, sumergible, contenedores, nadador, drones acuáticos) y tres modalidades estacionarias (carga a la deriva, carga balizada, depósito ilegal) (CMCON, 2020)

Pese a que no son la modalidad más registrada, las embarcaciones de recreo, entre los que podemos encontrar veleros y yates, se han detectado en diferentes partes del mundo, incluyendo el mar Caribe y el océano Atlántico, aprovechando para pasar inadvertidos dentro de las navegaciones que normalmente se llevan a cabo entre las diferentes partes del mundo, y así mover los cargamentos ilegales.

Para el año 2017, el mayor número de eventos (aproximadamente 140) e incautaciones (100 000 kilogramos) se llevaron a cabo contra la modalidad de lanchas *go fast*, con un promedio de 714 kilos por evento.

Pero para los años 2018, 2019 y 2020 la modalidad con mayor participación en eventos (aproximadamente 250 por año) e incautaciones (148 000 kilogramos estimados por año) pasó a ser la droga transportada en contenedores, arrojando un promedio de 592 kilos por evento.

Es necesario tener en cuenta que las lanchas *go fast* tienen un alcance limitado, y en la región se utilizan desde las costas de Colombia a Centroamérica, y con aproximadamente 11 kilogramos de cocaína se cubre los costos necesarios para adelantar esta actividad ilegal.

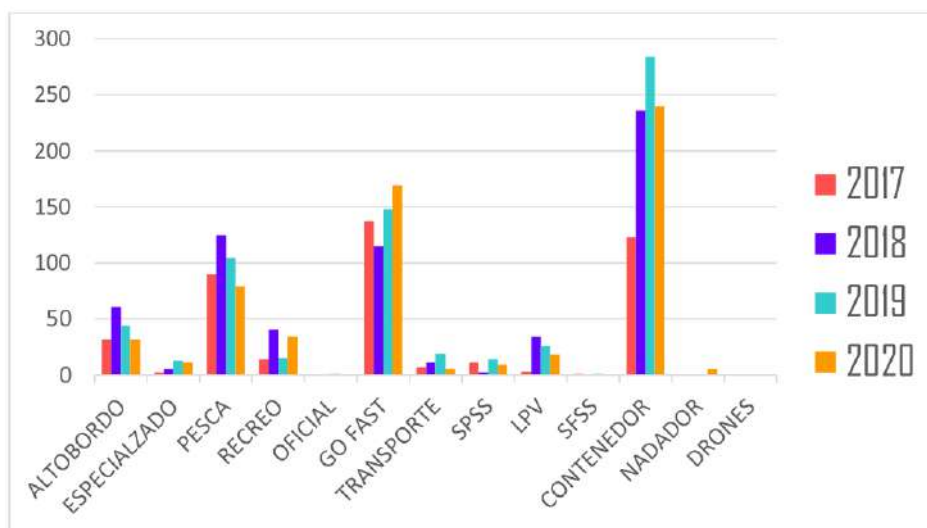


Figura 3. Número de eventos de narcotráfico marítimo por modalidades

Fuente: (CMCON, 2020).

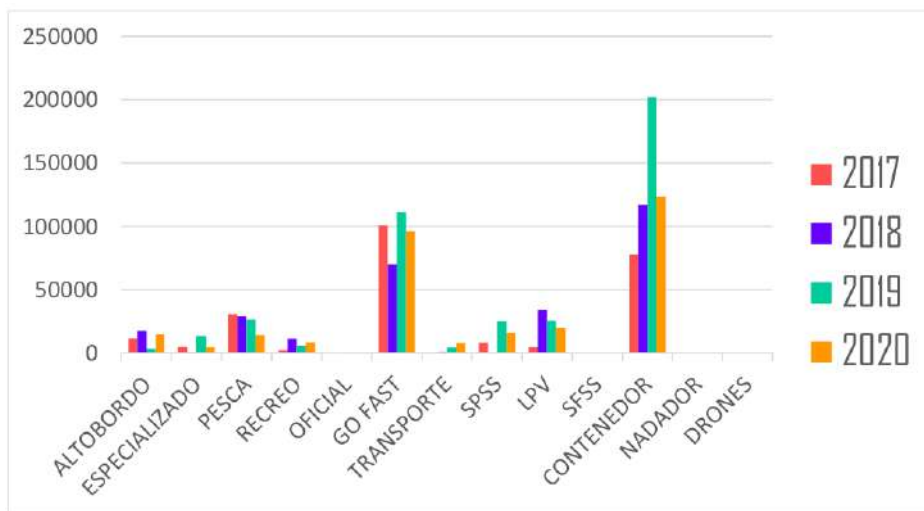


Figura 4. Cantidad cocaína incautada por modalidad

Fuente: (CMCON, 2020).

Por otro lado, la carga que viaja en contenedores puede alcanzar destinos más lejanos, como Europa, donde la droga tiene un mayor precio, logrando mayor tasa interna de retorno a la inversión, teniendo en cuenta que con solo 8 kilogramos de cocaína se pagan los costos del envío.

“Para el año 2019 el total de CHC (clorhidrato de cocaína) incautado en los 59 eventos marítimos presentados en Brasil, fue de 43 276 kg a través de las siguientes modalidades: 56 contenedores, 01 depósito ilegal, 01 embarcación de pesca y 01 embarcación de transporte, sin reportar eventos en el estado de Pernambuco (Brasil), Región metropolitana de Recife. De igual manera, el total de CHC incautado en los 75 eventos marítimos presentado en Brasil en el año 2020 fue de 36 327 kg a través de las siguientes modalidades: 67 contenedores, 05 depósito ilegal, 02 buque alto bordo y 01 buque especializado, presentándose solo uno de ellos en el estado de Pernambuco (Brasil), donde la Policía Federal y la Policía Militarizada incautaron 650 kg de CHC y capturaron 09 personas de nacionalidad brasileña. Según información de inteligencia de ese país el estupefaciente se embarcaría en contenedores y seguiría con rumbo marítimo hacia África, para posteriormente ser traficada y distribuida en Europa. En lo que va corrido del presente año (2021) en Brasil se ha logrado la incautación de 3 070 kg de CHC, mediante las modalidades de contenedores y la presente embarcación de

recreo, de la cual es la primera en presentarse en el estado de Pernambuco. Esto demuestra que a pesar de no ser una modalidad de mayor prevalencia, sí es ocasionalmente utilizada por las redes del narcotráfico, aprovechando la dinámica de tráfico de drogas entre África y Europa para el transporte de su cargamento ilícito” (CMCON, 2021).

Para 2018, la producción mundial de cocaína al 100 % de pureza fue de 1 723 toneladas, donde Colombia aportó 1 120 toneladas (Unodc, 2020a), indicando que Perú y Bolivia son los responsables de 603 toneladas.

Si bien Colombia es el país con los mayores cultivos de hoja de coca y produce aproximadamente el 70 % de la cocaína a nivel mundial, seguido por Perú 20 % y Bolivia 10 % (Unodc, 2020b), se ha observado una leve tendencia a producir cocaína por fuera de la región Andina (Colombia, Perú, Bolivia), evidenciado en el hallazgo de laboratorios y cristalizaderos en otras regiones como: Venezuela, Argentina, Chile, Brasil, Paraguay, Ecuador, Guatemala, Honduras, Canadá, Estados Unidos, Grecia, España, Eslovenia, Bélgica, Suiza y Portugal (Unodc, 2020a).

Logística y empresarialmente hablando, esto puede deberse a la necesidad de acercar los sitios de producción a las áreas de transporte y la disponibilidad de precursores químicos para su fabricación, lo que redundaría en una disminución de costos.

En cuanto a los flujos ilegales, en 2018, mientras las incautaciones en Colombia y el Caribe se redujeron un 7 % y 62 %, respectivamente, en Brasil se incrementaron en un 65 % (Unodc, 2020a).

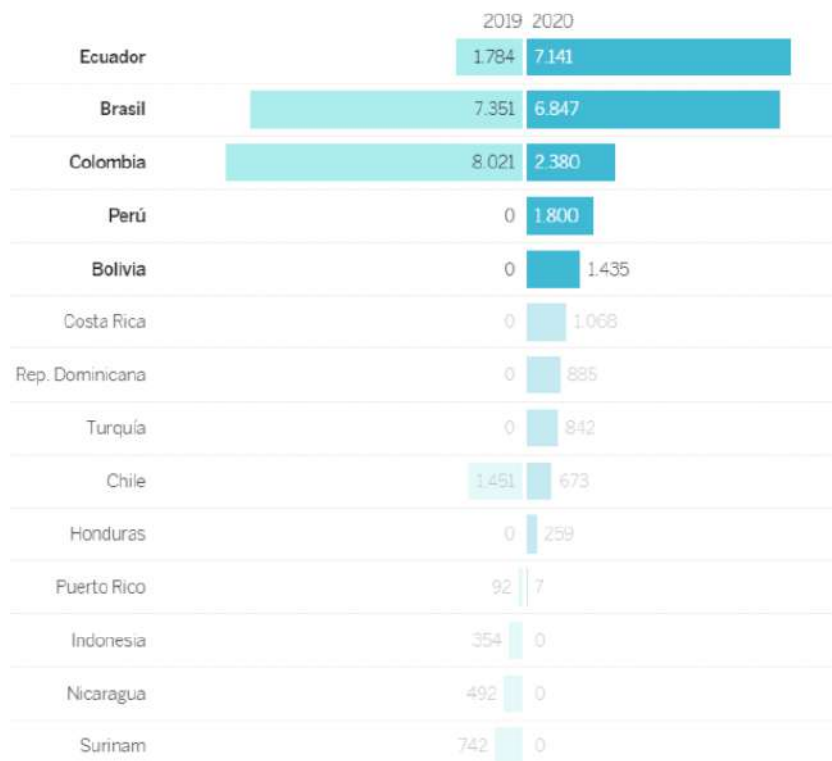
En 2018, la cantidad global de cocaína incautada se incrementó en 2.7 % a 1 311 toneladas con referencia al año anterior. La tasa anual de incremento cayó, de un 41 % de incremento en 2015 a 23 % en 2016, 13 % en 2017, a menos de 3 % en 2018, mostrando tendencias a la estabilización de los niveles de incautaciones. Sin embargo, la cantidad de incautaciones reportadas en 2018 es una cifra récord. El incremento en la cantidad de cocaína incautada en la década pasada (un incremento del 71 % entre 2008 y 2018) primariamente refleja el incremento de la fabricación de cocaína en el mismo periodo (un 51 % de incremento), y consecuentemente el incremento en el tráfico, además de la eficiencia lograda por la acción de las autoridades, en parte debido a la implementación de la cooperación nacional, regional e internacional, que ha contribuido al incremento de la tasa de interceptación (Unodc, 2020b).

La cantidad global de cocaína incautada en 2018 incrementó levemente en un 2.7 % al año anterior, reflejando un incremento en las cantidades incautadas en el año anterior en África (66 %), Europa Occidental y Central (26 %) y Norte América (15 %). Las incautaciones en Asia se mantuvieron básicamente estables (1.8 %). En contraste de 2017 a 2018 se presentaron disminuciones en la cantidad de droga incautada en el Caribe (-62 %) y Ocea-

nía (-50 %). Las más grandes disminuciones en términos actuales fueron las reportadas en Sur América (Unodc, 2020a).

En términos de cantidad, la mayoría de la cocaína continúa siendo incautada en las américas, contabilizando el 85 % del total global en 2018. La mayor porción fue incautada en América del Sur (55 % del total global de 2018), donde la mayor cantidad fue incautada por Colombia (35 % del total global), seguido por Ecuador (6.1 %), Brasil (6 %), Venezuela (2.7 %) y Perú (1.6 %) (Unodc, 2020a).

En contraste con la tendencia global, la cantidad total de cocaína incautada en Sur América decreció un 4 % entre 2017 y 2018 a 721 toneladas, con la mayoría de los países en la subregión reportando caída. Colombia reportó un decrecimiento del 7 % a 457 toneladas en 2018, mientras Perú y Bolivia reducían 8 % y Ecuador 5 %. En contraste, Brasil reportó un significativo incremento del 65 % y sus máximos niveles récords de incautaciones de 79 to-



Datos de la Policía Federal Belga

Figura 5. Cocaína confiscada en el puerto de Amberes (Bélgica) según el país de origen

Fuente: (El País, 2020).

neladas, posicionando a Brasil en segundo lugar de incautaciones en Sur América después de Colombia.

Después de las américas la región con las mayores incautaciones de cocaína en 2018 fue, una vez más, Europa (14 % do total global), con incautaciones principalmente en Europa Occidental, en particular en Bélgica (4 %), seguida por España (3.7 %), Holanda (3.1 %) y Francia (1.2 %). La cantidad total incautada en Europa incrementó en 25 % a 179 toneladas en 2018, incluyendo un incremento del 26 % en Europa Occidental y Central, y un 16 % en Europa Sur Oriental (Unodc, 2020a).

En las américas el principal flujo de cocaína proviene de Colombia hacia los Estados Unidos. El análisis de las incautaciones en los Estados Unidos sugiere que el 90 % de la cocaína es originada en Colombia, el 6 % en Perú, mientras que el resto se desconoce (Unodc, 2020a).

Pese a que la mayor parte de la cocaína traficada hacia Europa continúa originándose y saliendo de Colombia, Brasil continúa ganando importancia como punto de partida para la cocaína traficada a Europa (Unodc, 2020a).

En el periodo 2014-2018 la mayor parte de la cocaína traficada hacia África al parecer salió de Brasil, seguida de Colombia, Bolivia y Perú. La cocaína traficada vía África es destinada principalmente a los mercados en Europa, como España, Francia e Italia (Unodc, 2020a).

“Las OCT de Brasil que se dedican al narcotráfico están interesadas en mantener una articulación de red global, especialmente en Europa, Asia y América Latina, mediante el envío permanente de cantidades considerables de CHC hacia los principales puertos marítimos del mundo, no solo a través de contenedores, sino también de embarcaciones de recreo que en muchas ocasiones pasan por alto las autoridades al no significar objetivos de valor y perfilamiento por no ser tan recurrentes en el transporte de estupefacientes”. (CMCON, 2021).

Los traficantes muestran su resiliencia cambiando las rutas y las prácticas de producción. Los traficantes de heroína, cocaína y metanfetamina han variado sus rutas y siguen adoptando nuevas prácticas comerciales (Unodc, 2020b).

Los traficantes de cocaína también están diversificando sus rutas. La República Bolivariana de Venezuela fue un su momento un importante punto de partida, pero pasó a un segundo plano debido a la inestabilidad política. Si bien Brasil sigue siendo un importante país de tránsito, e incluso podría desempeñar un papel cada vez mayor, Uruguay también parecería estar empezándose a destacar. A finales de 2019, las autoridades de Uruguay incautaron más de 9 toneladas de cocaína destinadas a África Occidental en dos remesas (Unodc, 2020a).

“...Allied maritime operations and activities can make vital contributions to Alliance security. Such contributions may include: Deterrence and collective defence; Crisis management; Cooperative security: Outreach through partnerships, dialogue and cooperation; and Maritime security... In accordance with international law (including any applicable treaties and customary law), the contribution of Alliance maritime operations and activities to maritime security will entail: Conducting surveillance and patrolling, and sharing information thus gathered, in support of law enforcement in the course of, and as part of, their scheduled NATO activities and deployments within the North Atlantic Treaty Area; and conducting maritime security tasks within the framework of a specific...” (OTAN, 2011)

En el actual contexto mundial el problema de las drogas nunca ha tenido una vertiente tan internacional. El desmantelamiento de las redes transnacionales solo es posible si varios países aunan esfuerzos. Asimismo, si un país logra reducir el problema de las drogas de manera aislada, este podría agravarse en otros, lo cual no se traduciría en ganancia neta a nivel mundial (es lo que se conoce como “efecto de desplazamiento” o “efecto globo”) (Unodc, 2020a).

Julián S. Corbett, historiador naval británico (1854-1922), definió los objetos de la guerra en el mar como obtener o disputar el dominio del mar, y ejercer el control sobre las comunicaciones que se dispone, logrando o no el dominio completo. Si bien el dominio del mar no puede ser absoluto, sí puede ejecutarse de manera específica sobre las líneas de comunicación marítimas (Esdegue, 2016).

Siguiendo con la tradición naval, las operaciones navales hoy en día tienen como objetivo controlar el mar, negar el uso del mar al enemigo y proteger las líneas de comunicación marítimas, situación que significa un riesgo para las organizaciones de narcotráfico que pretenden traficar droga por el mar.

Teniendo en cuenta lo anterior, y entendiendo las organizaciones de narcotráfico como empresas criminales con interés en generación de ganancias económica, estas OCT buscarán las rutas que les representen menor riesgo y que incrementen sus ganancias.

La efectividad de una marina entonces no se debería medir en la cantidad de flujos ilegales incautados, sino en el negarle el uso del mar al enemigo, en este caso en particular a las OCT, situación que se vería reflejada en el incremento de incautaciones en otras partes de la región. Más que incautar droga, puede plantearse que la Armada de Colombia ha sido eficiente controlando el mar y negándole su uso a las OCT.

Lo anterior puede evidenciarse en la disminución en un 18 % de las trazas marítimas del narcotráfico del 2019 respecto al 2018, mientras se registra un incremento en las incautaciones de droga en contenedor en Europa, provenientes principalmente de Brasil y Ecuador,

y, adicionalmente, la reaparición de eventos aéreos, principalmente saliendo de la frontera con Venezuela. En 2020 se registró la incautación de un semisumergible en España, el cual salió de costas brasileñas.

Lo anterior indica que las organizaciones dedicadas al narcotráfico marítimo han incrementado el nivel de riesgo saliendo de costas colombianas debido al control de las autoridades, situación que les ha creado la necesidad de modificar rutas y modalidades.

Conclusiones y recomendaciones

Las organizaciones de narcotráfico, como empresas criminales con interés en generación de ganancias económica, buscan incrementar sus ganancias y reducir sus riesgos. Es así como permanentemente se implementan nuevas modalidades y rutas para evadir el control de las autoridades y garantizar la entrega de la carga ilegal.

Colombia, pese a que sigue siendo un importante puerto de salida de narcóticos, debido a que es el territorio que posee los más extensos cultivos ilícitos, ha disminuido de manera importante su participación como punto de lanzamiento de cargas ilegales, esto debido al importante trabajo realizado por la Armada Nacional de Colombia en negarle el uso del mar al enemigo (OCT), por lo cual los grupos de narcotraficantes han migrado sus flujos a través de países vecinos como Venezuela, Ecuador, Perú y Brasil, mitigando el riesgo de pérdida de sus cargamentos.

La lucha contra las drogas requiere un análisis constante del fenómeno, como el realizado por instituciones como la Cicad, el CMCON y la Unodc, con el objetivo de conocer de mejor manera el fenómeno e identificar las tendencias en modalidades y rutas para que las autoridades puedan adaptar su forma de operar y focalizar nuevos nodos geográficos donde se concentran las actividades ilícitas.

Por otro lado, las medidas unilaterales lo que producen es un efecto globo que traslada la problemática a otras regiones, por lo cual se requieren esfuerzos articulados entre diferentes naciones para atacar contundentemente a las OCT, como ha sido la Campaña Naval “Orión”, en la cual participan diferentes países de la región Caribe y del Pacífico Este.

De igual manera, se requiere una alta flexibilidad de las autoridades y organizaciones estatales, con el objetivo de adaptarse a las grandes complejidades que exige la lucha contra las drogas.

Referencias

[CMCON, 2020] Centro Internacional de Investigación y Análisis Contra Narcotráfico Marítimo. (2020). *Catálogo de Modalidades del Narcotráfico Marítimo*. CMCON.

Cartagena, Bolívar, Colombia ↑Ver página 109, 110, 111

[CMCON, 2021] Centro Internacional de Investigación y Análisis Contra Narcotráfico Marítimo. (2021). Redes del Narcotráfico Brasileño y las Capacidades Marítimas Intercontinentales. CMCON. *Estudio de Caso de Narcotráfico Nro. 011*. ↑Ver página 112, 114

[El País, 2020] El País. (2020). La cocaína universal. *EL PAÍS*. (Consultado el 13 de diciembre de 2020). <https://elpais.com/internacional/2020-12-12/la-cocaina-universal.html> ↑Ver página 113

[Esdegue, 2016] Escuela Superior de Guerra. (2016). *Estrategia marítima: evolución y perspectiva*. Esdegue. Bogotá, D.C. ↑Ver página 115

[Fiscalía General de la Nación, 2020] Fiscalía General de la Nación. (2020). *Estrategia disruptiva contra el narcotráfico 2.0*. Bogotá D.C. ↑Ver página 106

[Observatorio de Drogas de Colombia] *Observatorio de Drogas de Colombia*. (s.f.)a. Observatorio de Drogas de Colombia. <http://www.odc.gov.co/sidco/perfiles/estadisticas-nacionales> ↑Ver página 107

[Observatorio de Drogas de Colombia] Observatorio de Drogas de Colombia. (s.f.)b. *Producción de cocaína*. <http://www.odc.gov.co/problematika-drogas/oferta-drogas/produccion> ↑Ver página 107

[Unodc, 2020a] Oficina de las Naciones Unidas Contra las Drogas y el Crimen. (2020a). *Informe Mundial de Drogas 2020*. Unodc. Ginebra, Suiza. <https://wdr.unodc.org/wdr2020/index.html> ↑Ver página 112, 113, 114, 115

[Unodc, 2020b] Oficina de las Naciones Unidas Contra las Drogas y el Crimen. (2020b). *Monitoreo de territorios afectados por cultivos ilícitos 2019*. Unodc. Bogotá D.C. https://www.unodc.org/documents/crop-monitoring/Colombia/Colombia_Monitoreo_Cultivos_Illicitos_2019.pdf ↑Ver página 112, 114

[OTAN, 2011] Organización del Tratado Atlántico Norte. (2011). OTAN. Alliance Maritime Strategy. (Consultado el 18 de marzo de 2011). https://www.nato.int/cps/en/natohq/official_texts_75615.htm ↑Ver página 115

[Revista Semana, 2020] Revista Semana. (2020). *Unodc: cultivos de coca disminuyeron 9% en Colombia en 2019*. <https://www.semana.com/pais/articulo/cuantas-hectareas-de-cultivos-ilicitos-hay-en-colombia-2020/289871/> ↑Ver página 106