



Artículo

El Transporte de Clorhidrato de Cocaína desde El Golfo de Urabá Hacia Panamá y Costa Rica para su Posterior Envío a Europa y Otros Destinos

The Transport of Cocaine Hydrochloride from the Gulf of Urabá to Panama and Costa Rica for Subsequent Shipment to Europe and Other Destinations

Víctor Masson Fiallos

Armada de la República de Ecuador

Correspondencia: vmassonf@armada.mil.ec



Citación: Masson V. El Transporte de Clorhidrato de Cocaína desde El Golfo de Urabá Hacia Panamá y Costa Rica para su Posterior Envío a Europa y Otros Destinos. *DERROTERO* 2022, 16 N°2, 1–8.

Recibido: 04/09/2022

Revisado: 09/10/2022

Aceptado: 28/10/2022



Derechos de autor: © 2025 por autores.

Licenciado por Escuela Naval de Cadetes "Almirante Padilla", COL.

Este artículo es de libre acceso distribuido en las términos y condiciones de *Creative Commons Attribution* (CC BY) license (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).

Resumen: Las autoridades de la República de Panamá realizan frecuentemente operaciones para la incautación de lanchas rápidas en el mar Caribe que transportan generalmente clorhidrato de cocaína. En ese contexto, las organizaciones criminales combinan varias rutas para dificultar el control, usando diferentes capacidades de las lanchas rápidas para navegar alejadas o en las proximidades de la costa en función de la climatología del Caribe y su efecto a la navegación y detección. Las lanchas zarpan desde el golfo de Urabá y en algunos casos, al mismo tiempo con lanchas gemelas desde la frontera entre Costa Rica y Panamá hacia un punto intermedio donde realizarían el intercambio de la carga y retornan a sus puntos de origen; en otras ocasiones, la navegación es directa alejadas o en las proximidades de la costa. La droga que llega a tierra, se almacenaría en lugares de fácil acceso para contaminar contenedores que viajarían a distintos lugares del mundo. Este trabajo describe las posibles rutas y variaciones que usan las organizaciones criminales para transportar el clorhidrato de cocaína desde el golfo de Urabá hasta Europa y otros destinos, usando lanchas rápidas y la contaminación de contenedores.

Palabras clave: Ruta 200, Ruta 300, Golfo de Urabá, Lanchas Rápidas

Abstract: Authorities of the Republic of Panama frequently conduct operations to seize speedboats at sea in the Caribbean, which generally transport cocaine hydrochloride. In this context, criminal organizations combine several routes to make monitoring and control more difficult, using speedboats with different capabilities to navigate either far from or close to the coast, depending on Caribbean weather conditions and their impact on navigation and detection. The speedboats depart from the Gulf of Urabá and, in some cases, simultaneously with twin boats from the border between Costa Rica and Panama, heading toward an intermediate point where they would exchange the cargo before returning to their respective points of origin. On other occasions, the vessels travel directly, either far from or close to the coast. The drugs that reach land would be stored in easily accessible locations, where they could be used to contaminate containers bound for various destinations around the world. This paper describes the possible routes and variations used by criminal organizations to transport cocaine hydrochloride from the Gulf of Urabá to Europe and other destinations, using speedboats and container contamination.

Keywords: Route 200, Route 300, Gulf of Urabá, speedboats.

Introducción

El narcotráfico marítimo constituye una de las principales amenazas para la seguridad regional debido a la capacidad de las organizaciones criminales transnacionales para adaptar sus rutas y modalidades de transporte frente a las acciones de control e interdicción de las autoridades. En este contexto, el golfo de Urabá adquiere especial relevancia por su ubicación estratégica, su proximidad con Panamá y las condiciones geográficas y marítimas que favorecen el establecimiento de rutas hacia Centroamérica.

El presente artículo analiza el transporte de clorhidrato de cocaína desde el golfo de Urabá hacia Panamá y Costa Rica, considerando el empleo de lanchas rápidas y la posterior utilización de contenedores para su distribución hacia Europa y otros mercados internacionales. Asimismo, se examinan las variaciones de las denominadas rutas 200 y 300, las condiciones oceanográficas y las estrategias empleadas por las organizaciones criminales para dificultar la detección e interdicción por parte de las autoridades. El análisis busca contribuir a la comprensión de la dinámica del narcotráfico marítimo y de los desafíos que este fenómeno representa para la cooperación y la seguridad marítima regional.

Caso estudio

Figura 1
Mapa de vías y conexiones terrestres en las regiones próximas al Urabá.



Nota. Red vial de Antioquia Fuente: Invia, tomado de (Tobón, Cajamarca; 2018).

Estas vías permiten el transporte fluvial y terrestre de las drogas ilícitas a puntos de lanzamiento entre Turbo, Necoclí, San Juan de Urabá y Arboletes en el Urabá antioqueño y entre la desembocadura del Atrato, Titumate, Trigana y Capurganá en el Urabá chocono hacia un área de intercambio en aguas jurisdiccionales panameñas y luego hacia la frontera entre Costa Rica y Panamá, en algunos casos, o de manera directa hacia áreas frías donde se ubicarían los depósitos ilegales para luego contaminar contenedores en puertos de Costa Rica y Panamá.

Lo mencionado fue analizando en el Centro Internacional de Investigación y Análisis Contra el Narcotráfico Marítimo (CMCON), cuando el Servicio Nacional Aeronaval de la República de Panamá (SENAN) en coordinación con el Centro Regional de Operaciones Aeronavales (CROAN) y las autoridades de la Fiscalía incautaron 688 kg de estupefacientes, 508 kg de CHC y 180 kg de Marihuana bajo la modalidad “Lancha Go Fast”, técnica “Cubierta”. La interdicción se realizó en aguas jurisdiccionales en la localidad El Porvenir, comarca Guna Yala en coordinación con la Fiscalía de Colón y Guna Yala mediante el empleo de medios navales de superficie y exploración aeromarítima, el 21 de julio de 2022. En esta operación se capturaron a dos costarricenses y un nicaragüense (Servicio Nacional Aeronaval, 2022).

Características del golfo de Urabá.

El golfo de Urabá se encuentra en el extremo austral del mar Caribe, como parte del golfo del Darién entre la República de Colombia y Panamá. La ancho del golfo varía entre 6 a 50 km, e ingresa al continente hasta 80 km. Las profundidades varían entre los 5 m, en el sector central y las orillas, y 70 m en el sector norte, donde se abre al mar Caribe. La región del golfo de Urabá en Colombia comprende el territorio entre cabo Tiburón, hasta punta Arboletes, sobre el límite departamental entre Antioquia y Córdoba. Limita al norte con el mar Caribe (golfo del Darién); al sur, con el valle medio del río Atrato; al oriente, con la serranía de Abibe y, al occidente, con la frontera internacional con Panamá, albergando la serranía del Darién (*Atlas del Golfo de Urabá*, 2007), como se observa en la Figura 2.

Figura 2 Mapa político del golfo de Urabá



Nota. Municipios del Urabá que son parte de los departamentos del Chocó y Antioquia (*Atlas del golfo de Urabá*, 2007).

Las exportaciones desde el golfo de Urabá, tradicionalmente de banano, se realizan desde el Urabá antioqueño en el sector de Turbo, donde los buques reciben la carga fondeados a través de barcazas en las cercanías de la desembocadura del río León (Botero Saltarén, 2019). Además, existen proyectos para desarrollar los puertos de Antioquia y de Pisís; y, más al norte el puerto Darién en Necoclí (Ministerio de Transporte, 2005). Sin embargo, los contenedores de los buques que arriban a Europa u otros destinos desde Colombia, son perfilados y están sujetos a mayores controles. Esta situación motiva, a las organizaciones criminales transnacionales (OCT) a buscar otras rutas que permitan llegar a Estados Unidos y otros mercados ilícitos con menores contratiempos.

La realidad social y económica es distinta en el Urabá choquano con el antioqueño, debido probablemente a las diferentes condiciones de acceso tanto fluvial como terrestre. La cercanía a la región del Darién y la frontera con Panamá, sumado las características especiales de ambientes de selva tropical con el mar, entre otras, motivan a que las condiciones socioeconómicas sean menos favorables en el Urabá choquano.

La dinámica del narcotráfico en el golfo de Urabá incluye problemas de migración ilegal y conrtabando, siendo el Clan del Golfo, la organización criminal que controlaría los envíos de droga en este sector. Los envíos de las lanchas con drogas ilícitas desde el Urabá antioqueño se localizan desde Turbo, Necoclí hacia Arboletes.

Es posible que en el Urabá choquano existan organizaciones pequeñas dependientes o reconocidas por el Clan del Golfo, que produzcan CHC con los cultivos de coca ubicados muy cerca de Unguía (con una población de 15.000 personas con niveles de pobreza altos), Santa María del Darién y Gilgal. Los envíos se realizarían en Acandí, Trigana, Titumate y Capurganá como se observa en la Figura 3.

Figura 3 . El golfo de Urabá



Nota. Ciudades del Golfo de Urabá (Google Earth, 2022).

La cercanía con la República de Panamá y sus características geográficas han convertido a las poblaciones que se encuentran en el golfo de Urabá como el inicio de una de las rutas del narcotráfico marítimo para el transporte de CHC hacia Estados Unidos, Europa y otros mercados.

Las condiciones climatológicas del Caribe en el golfo del Darién son adversas durante gran parte del año, principalmente en la época seca (conocida como verano) que se extiende desde diciembre hasta abril, caracterizándose por vientos fuertes del sector Norte - Noreste y lluvias débiles y escasas. Además, en esta época pueden presentarse los denominados "Mares de Leva", ocasionados por la incursión en aguas del mar Caribe de frentes polares provenientes del Hemisferio Norte, cuando alcanzan a llegar a los 15 grados de latitud Norte (Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas, 2022). Estas condiciones dificultan la navegación de las lanchas rápidas desde el golfo de Urabá hacia Panamá y Costa Rica.

Información del CMCON

La información sobre las incautaciones del Centro Internacional de Investigación y Análisis Contra el Narcotráfico Marítimo (CMCON) durante el 2021 relacionadas al estudio de caso (CMCON, 2022b) son:

- Las incautaciones que se realizaron en aguas jurisdiccionales del Caribe panameño sumaron el 50 % a la modalidad de “Lancha Go Fast” con 30.575 kg de CHC en 34 eventos; y, 44 kg de Marihuana en dos eventos.
- Para el caso del Caribe colombiano se incautó el 33,3 % en la modalidad de “Lancha Go Fast” con 18.735 kg de CHC en 77 eventos; 111 kg de pasta básica de coca (PBC) en 2 eventos; y, 1.447 kg de Marihuana en 10 eventos.
- Las incautaciones en el golfo de Urabá, correspondió a 6.164 kg de CHC en 22 eventos; 111 kg de PBC en 2 eventos; y, 468 kg de Marihuana en 5 eventos.

Durante 2022 hasta julio se registraron incautaciones en modalidad “Lancha Go Fast” en Panamá por 7.841 kg de CHC en 6 eventos y 54 kg Marihuana en 1 evento; y en Colombia, 6.939,3 kg de CHC en 5 eventos y 48 kg de Marihuana en 1 evento. En el golfo de Urabá se registró una incautación por 549,8 kg de CHC en un evento. Las incautaciones referidas se ajustan alguna variación de las rutas descritas en el presente trabajo.

Las incautaciones de CHC en la modalidad “Contenedores” procedentes de Costa Rica durante el 2021 alcanzaron aproximadamente 19,7 toneladas en 16 eventos en puertos de países como España, Países Bajos, Alemania, Bélgica, Holanda, India y otros, como se indica en la Tabla 1.

Tabla 1. Incautaciones de CHC de contenedores procedentes de Costa Rica en el Caribe.

Incautación	CHC (kg)	Total Eventos	Número de eventos en carga lícita						
			Piñas	Estructura	Cauchos	Coco	Plátanos	Madera	Patatas
Alemania	1.513	2	1	1					
Bélgica	2.460	2	1		1				
España	1.266	4	1	1		1	1		
Holanda	27	1	1						
India	1.500	1						1	
Irlanda	172	1					1		
Países Bajos	11.326	4	1				2		1
Sin información	1.500	1	1						
Total	19.764	16	6	2	1	1	4	1	1

Las incautaciones de CHC en la modalidad “Contenedores” procedentes de Panamá alcanzaron alrededor de 4,8 toneladas en 11 eventos en puertos de países como Países Bajos, Bélgica, España, India, Italia, Nueva Zelanda y Guatemala, como se muestra en la Tabla 2.

Tabla 2. Incautaciones de CHC de contenedores procedentes de Panamá en el Caribe.

Incautación	CHC (kg)	Total Eventos	Número de eventos en carga lícita							
			Carga	Cajas	Brazos neumáticos	Compresores	Madera	Autos	Termos eléctricos	Nueces
Guatemala	616	1		1						
Bélgica	2.318	2	2							
España	32	2			1	1				
India	303	1					1			
Italia	125	1	1							
Nueva Zelanda	24	1							1	
Países Bajos	1.417	3	1					1		1
Total	4.835	11	4	1	1	1	1	1	1	1

La información anterior, evidencia el envío de clorhidrato de cocaína utilizando las lanchas rápidas desde el golfo de Urabá hacia una zona próxima a la frontera entre Panamá y Costa Rica en el mar Caribe.

Hallazgos

Las rutas se han descrito considerando algunas características que se repiten, de la siguiente manera.

La información del CMCON da cuenta de la existencia de las rutas denominadas como Ruta 300 y Ruta 200 y sus diversas variaciones como alternativas que tienen las OCT y los Patrones de las lanchas que salen del golfo de Urabá con el propósito de llegar a las áreas frías y almacenar el CHC en lugares que permitan contaminar contenedores que saldrían desde la Autoridad Portuaria de Moín, Puerto Limón, en Costa Rica, el puerto de Almirante en Panamá y otras opciones, para diversificar los envíos a diferentes mercados.

La combinación de las rutas y las distintas variaciones, así como, las simulaciones de rutas con lanchas distractoras intentan complicar y confundir el cuadro de superficie para las autoridades que planifican y ejecutan las operaciones para las interdicciones e incautaciones de la modalidad “Lancha Go Fast” en el golfo del Darién.

La droga incautada en Europa procedente de Costa Rica y Panamá durante el 2021 suma más de 50 toneladas, lo que permitiría confirmar la existencia de las rutas descritas desde el golfo de Urabá hacia las áreas frías para la contaminación de los contenedores. Es importante anotar las incautaciones en India, Nueva Zelanda y Guatemala, lo que convertiría a esta combinación de rutas en una forma de diversificar la entrega a varios mercados en el mundo, más allá de Estados Unidos y Europa.

El empleo de lanchas rápidas por parte de las OCT alterna con las condiciones del mar, la capacidad de la embarcación, la posibilidad de detección por parte de las autoridades y la oportunidad de ingresar abruptamente a la costa para emprender la huida en el caso de ser necesario. En ese sentido, una vez que las lanchas rápidas zarpan del golfo de Urabá regularmente navegan con dirección a frontera de Panamá y Costa Rica o a su vez se acercan a las costas panameñas tratando de enmascararse con el litoral.

La intención de las OCT sería combinar las modalidades (CMCON, 2022a) de “Lancha Go Fast” hasta las áreas frías donde se podría usar la modalidad de “Depósito ilegal” para luego contaminar buques mediante la modalidad de “Contenedores” que zarparían desde la Autoridad Portuaria de Moín y puerto Limón en Costa Rica y el puerto ubicado en Almirante, en Panamá, entre otros y su posterior envío a los Estados Unidos de América, Europa y otros mercados del mundo.

La Ruta 300

La Ruta 300 es la más corta y requeriría de altas velocidades hasta el trasiego con sus pares centroamericanos para completar el transporte hacia las áreas frías (zonas cercanas a los lugares de acopio). Esta ruta se ubicaría a distancias mayores a las 50 MN inclusive a distancias superiores a las 100 MN de las costas panameñas, iniciando en las localidades de Arboletes, Titumate, Necoclí, Triganá, entre otras, en el golfo de Urabá con destino final en la frontera de Panamá y Costa Rica, generalmente en las localidades de río Banano o Cahuita en Costa Rica.

Una de las variaciones de la Ruta 300 involucraría dos lanchas gemelas que se encontrarían a la mitad de la ruta en un área de intercambio donde realizan el traslado del alijo de la lancha que trajo el CHC desde el golfo de Urabá a la lancha que las transportará la droga a las áreas frías y la posterior distribución y contaminación de contenedores en los distintos puertos, como se muestra en la Figura 4.

En el caso que la Ruta 300 se realice directamente del golfo de Urabá a su lugar de destino, podrían presentarse puntos de abastecimiento en las áreas marcadas como intercambio, en la mitad del trayecto. En la Ruta 300 se usarían embarcaciones de 12 a 15 metros de eslora equipadas hasta con 4 motores fuera de borda de 200 a 300 HP transportando más de 1,5 toneladas de CHC. El nombre de la ruta se debe a que generalmente los motores encontrados son de 300 HP.

La Ruta 200

La Ruta 200 iniciaría en el golfo de Urabá, navegando entre 20 y 50 MN de la costa de la comarca Guna Yala, en la provincia de Colón, en Costa Arriba y Costa Abajo, continuando por las proximidades del litoral de la provincia de Veraguas, en el golfo de Los Mosquitos y luego hacia la provincia de Bocas del Toro.

En la Ruta 200 se usan lanchas con dos y tres motores de 200 HP y también podría presentarse la variación de usar lanchas gemelas para el intercambio de la droga ilícita en el mar.

El uso de estas rutas y sus variaciones al mismo tiempo, dificultan el trabajo de las autoridades para la detección e interdicción en la modalidad de "Lancha Go Fast".

El nombre de la ruta, de la misma forma que la anterior, se debe a que la mayoría de los motores encontrados corresponden a 200 HP.

En relación al evento que ocurrió el 21 de julio de 2022, cuando se incautaron 688 kg de estupefacientes, 508 kg de CHC y 180 kg de Marihuana en aguas jurisdiccionales en la localidad El Porvenir, comarca Guna Yala en Panamá, se enmarcaría en la descripción de la Ruta 200. Es importante destacar que, entre los capturados no figuran personas de nacionalidad colombiana o panameña, lo que podría indicar que se trataba de una lancha gemela que realizó el intercambio del alijo y estaba retornando a las áreas frías en la frontera entre Panamá y Costa Rica.

Conclusiones

La combinación de las condiciones oceanográficas, capacidad de las lanchas, cantidad del alijo, proximidad a la costa, áreas de intercambio, áreas de abastecimiento y áreas frías permiten a las OCT elegir la ruta y sus variaciones, inclusive, incluir lanchas distractoras dificultando la detección e interdicción por parte de las autoridades a la modalidad de "Lancha Go Fast" en el golfo del Darién.

Las rutas denominadas Ruta 300 y Ruta 200 son opciones para quienes navegan desde el golfo de Urabá, Colombia, en la modalidad "Lancha Go Fast" trasladando droga ilícita hacia las áreas frías en la frontera entre Panamá y Costa Rica, para posteriormente contaminar contenedores que saldrían desde puertos en ambos países diversificando los destinos en Europa, Estados Unidos, Asia y Oceanía.

Referencias

Botero Salтарén, C. M. (2019). *Maremtorio: Descubrimiento de una Colombia invisible*. Sociedad Geográfica de Colombia.

Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas. (2022, agosto 17). *Épocas climáticas en el litoral Caribe colombiano*. CIOH Oceanografía Operacional. <https://www.cioh.org.co/meteorologia/Climatologia/ClimatologiaCaribe7.php>

Centro Internacional de Investigación Contra el Narcotráfico Marítimo. (2022a). *Catálogo de modalidades del narcotráfico marítimo*. Dirección Contra las Drogas de la Armada de Colombia.

Centro Internacional de Investigación Contra el Narcotráfico Marítimo. (2022b). *Registro de información sobre narcotráfico marítimo, fluvial y portuario*. CMCON.

Experto en Narcotráfico Marítimo en el Golfo del Darién. (2022). *Entrevistas*. Centro Internacional de Investigación y Análisis Contra el Narcotráfico Marítimo.

INVEMAR. (2007). *Atlas del Golfo de Urabá: Una mirada al Caribe de Antioquia y Chocó* [Mapa].

Ministerio de Transporte. (2005). *Caracterización del transporte en Colombia: Diagnóstico y proyectos de transporte e infraestructura*. Oficina de Planeación.

Servicio Nacional Aeronaval. (2022, julio 22). *SENAN incauta droga en El Porvenir*. Noticias.

<http://www.aeronaval.gob.pa/default.asp?aid=noticias&n=articulos-noticias-2022-20220722.html>

Tobón, S., & Cajamarca, R. (2018). *Una apuesta por la competitividad de Urabá: Construcción territorial, inclusión productiva y bienestar social*.

Financiación. Los autores declaran que esta investigación no recibió financiación externa.

Conflicto de Intereses. Los autores declaran no tener conflictos de interés alguno.

Biografía de los Autores.

Víctor Masson Fiallos

Capitán de Fragata de Estado Mayor (CPFG-EM) de la Armada del Ecuador y Magíster en Educación. Actualmente se desempeña como Oficial de Enlace de la Armada del Ecuador ante el Centro Internacional de Investigación y Análisis Contra el Narcotráfico (CMCON), en Cartagena de Indias, Colombia. Su trayectoria profesional está vinculada al ámbito naval, la educación y la cooperación internacional en materia de seguridad marítima y lucha contra el narcotráfico..

Descargo de responsabilidad/Nota del editor: Las declaraciones, opiniones y datos contenidos en todas las publicaciones son únicamente responsabilidad de los autores y colaboradores individuales y no reflejan necesariamente las opiniones de DERROTERO y/o de los editores. DERROTERO y/o los editores se deslindan de cualquier responsabilidad por daños o perjuicios a personas o bienes que puedan surgir como resultado de las ideas, métodos, instrucciones o productos mencionados en el contenido. Se recomienda a los lectores verificar de manera independiente la información antes de basarse en ella.