



Artículo

La Contaminación de Contenedores con Cocaína en el Golfo de Urabá

The Contamination of Containers with Cocaine in the Gulf of Urabá

Rafael Alexis Barria Cortez

Servicio Nacional Aeronaval, República de Panamá

Correspondencia: rafael.barria@cimcon.mil.co



Citación: Barria R. La Contaminación de Contenedores con Cocaína en el Golfo de Urabá. *DERROTERO* 2022, 16 N°2, 1–9.

Recibido: 19/08/2022

Revisado: 17/09/2022

Aceptado: 20/11/2022



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: El golfo de Urabá es un puerto importante de Colombia que incluye exportación de fruta tropical, especialmente banano. El mencionado puerto no cuenta con instalaciones portuarias para las operaciones de transferencia de carga de "contenedores", que no han sido un obstáculo para que las organizaciones criminales realicen la contaminación de estos con cocaína. Para dar un contexto de esta problemática, se hizo un recuento bibliográfico que permitió establecer las tres formas de contaminación de contenedores, que son la terrestre, portuaria y fluvial. Una de las conclusiones principales del trabajo es la recomendación de utilizar un sistema de reconocimiento no intrusivo de nueva generación de inspección de carga con la finalidad de que los agentes puedan detectar con mayor rapidez y precisión la contaminación de los contenedores.

Palabras clave: contenedores, barcasas, cocaína, contaminación

Abstract: The Gulf of Urabá is an important Colombian port region that handles the export of tropical fruit, particularly bananas. The aforementioned port does not have port facilities for "container" cargo transfer operations; however, this has not prevented criminal organizations from contaminating containers with cocaine. To provide context for this issue, a literature review was conducted, which made it possible to identify three forms of container contamination: land-based, port-based, and river-based. One of the main conclusions of the study is the recommendation to implement a next-generation non-intrusive cargo inspection system to enable agents to detect container contamination more quickly and accurately.

Keywords: containers, barges, cocaine, contamination.

Introducción

El narcotráfico marítimo constituye uno de los principales desafíos para las autoridades encargadas de la seguridad y el control portuario en América. A pesar de décadas de esfuerzos para combatir este fenómeno, las organizaciones criminales continúan desarrollando nuevas modalidades para transportar cocaína y evadir los controles establecidos. En este contexto, el Golfo de Urabá, en Colombia, representa un punto de especial interés debido a su actividad de exportación de productos agrícolas y a las particularidades de sus operaciones de carga de contenedores.

El presente trabajo analiza las principales modalidades empleadas para la contaminación de contenedores con cocaína, tomando como referencia casos documentados y, particularmente, operaciones de cooperación internacional que han permitido detectar cargamentos procedentes del Golfo de Urabá con destino a Europa. El propósito es identificar las vulnerabilidades asociadas a estas operaciones y contribuir, desde una perspectiva de seguridad marítima, al fortalecimiento de los mecanismos de prevención, inspección y detección utilizados por las autoridades.

Caso estudio

El narcotráfico es una de las grandes problemáticas a las que se enfrentan las autoridades marítimas hoy en día en América. Medio siglo de lucha contra las drogas no ha sido suficiente para poder frenar un fenómeno que sigue afectando vidas y llenando los bolsillos de las bandas criminales que se dedican a esto.

La siguiente investigación está enfocada netamente en indagar la manera en la que los contenedores que llegan y salen del golfo del Urabá, en Antioquia, terminan siendo contaminados con cocaína, evadiendo los controles de las autoridades marítimas.

Por ejemplo, el Servicio Nacional Aeronaval de Panamá (SENAN), la Fiscalía de Drogas de Colón y Guna Yala en coordinación con la Armada Nacional de Colombia lograron la incautación de 64 maletines negros que contenían 1.901 paquetes de Clorhidrato de Cocaína (CHC), gracias a la aplicación de los acuerdos de cooperación internacional en la lucha contra el narcotráfico marítimo, el 14 de agosto de 2022.

El alijo tenía un peso neto de 2.117 kg los cuales fueron incautados bajo la modalidad de “Contenedores”, tipo “Reefer”, técnica “Rip On/Off”, a bordo de un buque mercante que se encontraba atracado en puerto Cristóbal, provincia de Colón. Los estupefacientes fueron hallados por las autoridades de Panamá cuando efectuaban una inspección al interior de un contenedor que llevaba cajas de banano de exportación en un buque de bandera portuguesa en tránsito por Panamá, procedente de Bahía Colombia en el golfo de Urabá, municipio de Turbo, en el departamento de Antioquia en Colombia, con destino final Koper, Eslovenia, en Europa (Servicio Nacional Aeronaval, 2022).

Este caso de narcotráfico marítimo despierta interrogantes sobre la forma que la droga es introducida en los contenedores en el golfo de Urabá, considerando que el mencionado puerto, no cuenta con instalaciones portuarias, realizando la operación de carga de contenedores a través de barcas que se aproximan a los buques fondeados.

Debido a esto, el objetivo del presente trabajo es poder determinar cuáles son las maneras de contaminación de contenedores más comunes y peligrosas, para así poder dejar constancia de esto y hacer que las autoridades marítimas tengan un soporte para realizar investigaciones y registros mucho más exhaustivos en los diferentes puertos.

A lo largo de la publicación se realizará un repaso histórico por esta problemática, que no solo ayudará a entenderla, sino que también será un puntapié inicial para poder buscar soluciones a una problemática que afecta no solo a Colombia, sino a muchos de los países del continente americano.

Las Exportaciones de Gruta en El Golfo de Urabá

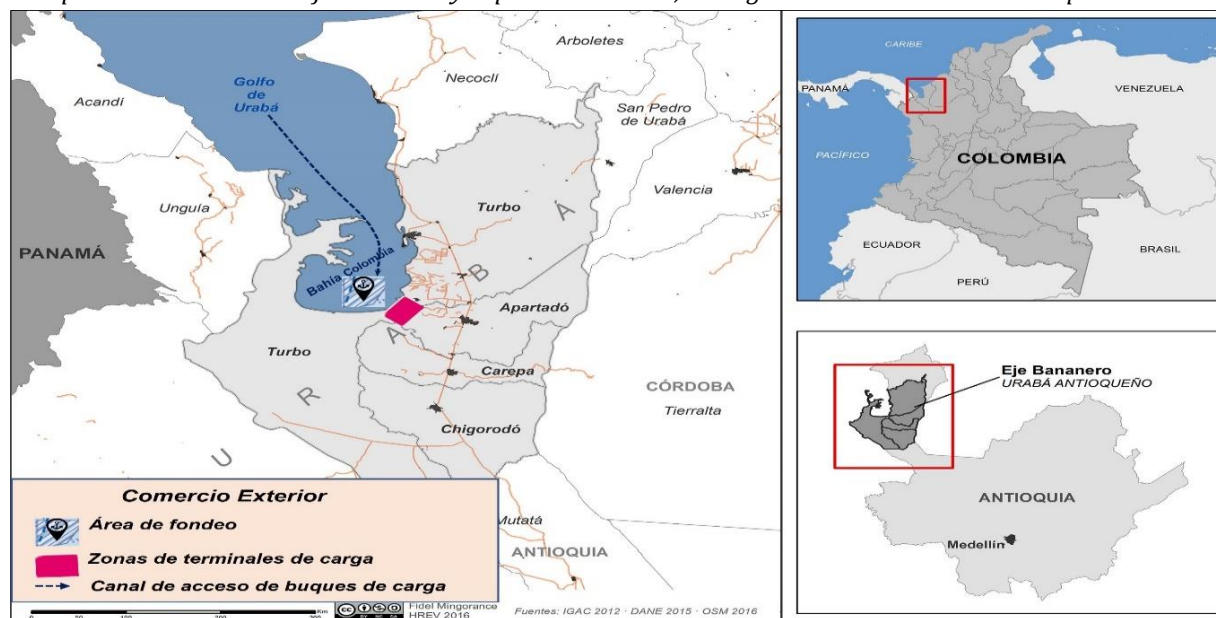
El golfo de Urabá es la zona más austral del mar Caribe en la República de Colombia, con una extensión aproximada de 1.800 km². La franja costera del golfo se encuentra en la jurisdicción de los departamentos de Antioquia y Chocó; en cuanto a la actividad económica, en el Urabá antioqueño se encuentra una de las regiones bananeras más importantes del país, considerada “despensa” de esa fruta tropical en varios mercados internacionales. El cultivo de banano es el principal renglón de la economía y se desarrolla sobre todo hacia el sureste del golfo “eje bananero” que comprenden los municipios de Carepa, Apartadó, Chigorodó y Turbo (García, 2007).

En dicha región se encuentra el puerto de Turbo, ubicado en la subregión del Urabá antioqueño, que en la actualidad no cuenta con una instalación portuaria para las operaciones de carga y descarga de los buques; sin embargo, en el año 2021, el movimiento portuario fue de 29.657 TEU (Twenty-foot Equivalent Unit, por sus siglas en inglés) ubicándose en el puesto 71 en la lista de la actividad portuaria de América Latina y el Caribe (Barleta & Sánchez, 2022). A nivel de los puertos de Colombia tuvo una participación del 5,3 % del tráfico internacional de carga, que lo posiciona como el quinto puerto a nivel nacional con mayores movimientos de buques (Dimar, 2022).

Durante años, diferentes empresas navieras han realizado la operación de sus embarcaciones en la zona de fondeo de Bahía Colombia donde se realiza la carga para el comercio exterior del banano. Dicha operación marítima, se encuentra próxima a los establecimientos industriales y los cultivos de banano, lo que motivó la implementación de un método de transporte desde las fincas hacia la zona de embarque. Por lo mencionado, se impulsó la construcción de dos embarcaderos Zungo y Nueva Colonia que cubren las necesidades del transporte fluvial y marítimo (Noticias, 2022), mediante el uso de barcazas y remolques que navegan por el río León transportando los contenedores hasta la zona de fondeo.

Figura 1

Mapa de la localidad del eje bananero y el puerto de Turbo, subregión central del Urabá antioqueño.



Nota: En el mapa se muestra el área de fondeo de puerto de Turbo y los municipios que comprenden el “eje bananero” localidad donde se congregan los principales establecimientos comerciales, industriales y de servicios, que sirven de soporte a la economía. Adaptado de “El perdón las Farc en Urabá: una verdad para sanar el odio” (Gómez, 2016).

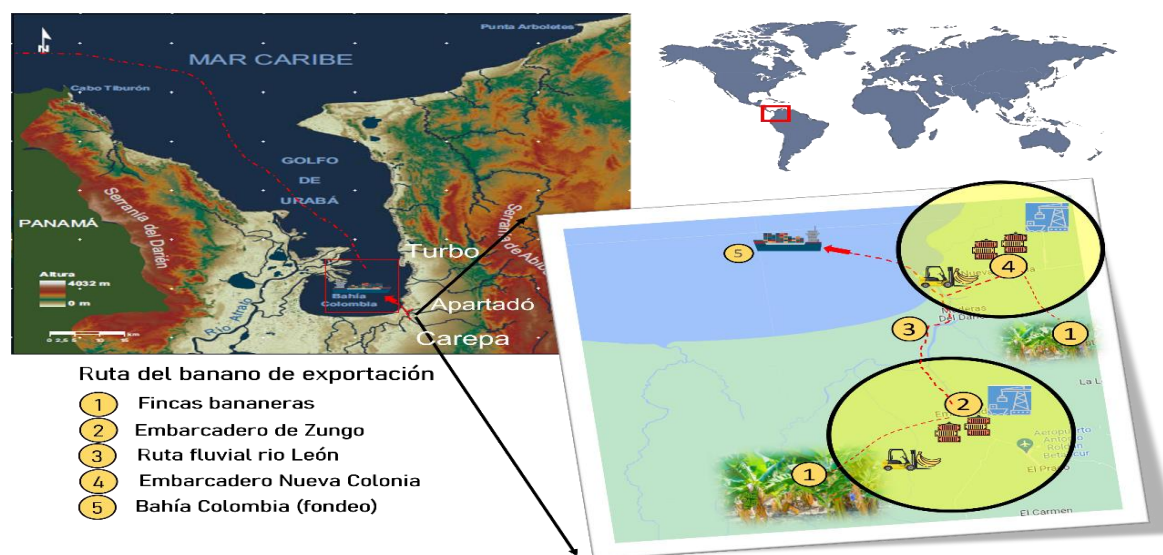
Situación del Narcotráfico en El Golfo de Urabá

La proximidad con Panamá, los países de Centroamérica y el Caribe hacen del golfo de Urabá una región propicia para la salida de sustancias controladas. Esta región es conocida como la “mejor esquina de América”, que es afectada por diversos conflictos sociales y expresiones de violencia originadas por el contrabando, migración ilegal, narcotráfico entre otros. La ventaja geoestratégica ha sido aprovechada por diversos grupos armados y estructuras criminales, convirtiendo la zona en un corredor para las economías ilícitas, especialmente para el narcotráfico (Echavarría, 2018). Ahora bien, en el presente estudio nos referimos a la forma de cómo las estructuras narcotraficantes emplean y contaminan los “Contenedores”, generalmente con CHC, desde el inicio del transporte en las fincas bananeras hasta el área de fondeo en Bahía Colombia, puerto de Turbo.

En este sentido, la Organización Criminal Transnacional (OCT) conocida como “Clan del Golfo” mantiene presencia activa y controlada de los envíos de estupefacientes por esta ruta; sin embargo, existen estructuras narcotraficantes cuyos miembros no pertenecen a este grupo, pero les prestan sus servicios en la contaminación en las modalidades de “Buque Alto Bordo”, “Contenedores” y otros, que tienen su destino final a Centroamérica y Europa. En ese contexto, existirían funcionarios de las empresas establecidas en Turbo y Apartadó, además, de coordinadores de envío y trabajadores comprometidos con las operaciones portuarias, quienes permiten el acceso de los criminales a la carga para ser contaminada (Armada Nacional, 2020).

Figura 2.

Proceso del envío del banano desde la plantación hacia el embarque para su exportación.



Nota: Adaptado del mapa del “Atlas del Golfo de Urabá”, (García, 2007), describiendo el proceso que se realiza desde las fincas bananeras hasta el fondeo donde se mantienen los buques mercantes para la exportación. Los círculos amarillos representan las áreas entorno a los embarcaderos y las terminales de carga.

Formas de Contaminación de Contenedores en El Urabá Antioqueño

En el Urabá antioqueño se presentan tres formas de contaminación de contenedores que las hemos definido como terrestre, fluvial y portuaria.

Contaminación terrestre

La contaminación terrestre se presenta desde el origen en las fincas bananeras hasta la terminal de carga donde se almacenan provisionalmente los contenedores. Esta contaminación inicia a partir de la asignación de personas que se encargan de interceptar los vehículos que salen de las fincas trasladando las frutas, en este caso el banano, hasta las terminales de carga en Zungo y Nueva Colonia; se estima que el 50 % de los eventos, la droga es cargada en las mismas fincas bananeras. Lo hacen a través del camuflaje en las cajas donde se empaca la fruta. Para facilitar el transporte del

producto del banano, las empresas arman bloques de 48 cajas para su envío. Esta dinámica crea oportunidades para los criminales que conocen los escasos controles durante el proceso (Semana, 2018).

Contaminación Portuaria

La contaminación portuaria se realiza con la participación de funcionarios en las terminales de carga. Las investigaciones desarrolladas por las autoridades locales antinarcóticos lograron determinar las formas de algunos operarios del terminal evaden los controles de seguridad, así:

Una vez los “pallets” con las cajas de banano están contaminados en los patios de aforo, reciben trato especial siendo ubicadas en puntos determinados (muy cerca de las cámaras de seguridad), cuando son llevados a la inspección intrusiva, son recibidos por otro funcionario que usando un lenguaje de señas (moviendo sus manos con disimulo) muestra la señal de dejar pasar esos pallets, refiriéndose a los que están contaminados.

Al utilizar el perro antinarcóticos, el guía canino de la empresa contratada pasaba muy rápido sobre los “pallets”, sin darle tiempo al can para inspeccionar la carga, allí el perro no recibe ningún estímulo antes ni después de cada inspección, es decir que técnicamente no era activado para iniciar la revisión (Libertad, 2022).

Contaminación Fluvial

La contaminación fluvial se realiza durante el traslado de los contenedores desde los embarcaderos hasta el buque. En el caso de los embarcaderos de Zungo y Nueva Colonia en el Urabá antioqueño las estructuras delincuenciales abordan las barcas cuando zarpan cargados con los contenedores en su travesía por los canales del río León hacia Bahía Colombia (Semana, 2018). El accionar consiste en darle seguimiento a esta plataforma en el afluente, una vez reciba las instrucciones por parte de la tripulación, proceden abordar e introducir la carga ilícita rompiendo los sellos o precintos y reemplazándolos por otros falsificados; esta operación no dura más de 5 minutos dependiendo la cantidad de estupefacientes a enviar.

El Catálogo de Modalidades de Narcotráfico Marítimo, emitido por el Centro Internacional de Investigación y Análisis Contra el Narcotráfico Marítimo (CMCON, 2022) describe esta técnica como “Rip On/Off”, con la siguiente definición: “...consiste en introducir la mercancía ilícita en un contenedor con mercancía legal declarada o vacío. Esta contaminación se hace de una manera rápida rompiendo los sellos o precintos del contenedor e inmediatamente ingresan los maletines, tulas o fardos con la mercancía ilegal y se vuelve a cerrar el contenedor con precintos mellizos a los originales, además, en este caso de Rip On/Off, ni el remitente, ni el destinatario, son conscientes de que el envío se está utilizando para el tráfico de estupefacientes”.

La descripción gráfica de los procesos se muestra en la Figura 3.

Figura 3. Camino de los contenedores desde los embarcaderos de Zungo y Nueva Colonia hacia la Bahía Colombia



Nota: La figura muestra un mapa donde se describe la ruta fluvial y marítima por el cauce del río León hacia Bahía Colombia, la línea punteada en amarilla se proyecta como el área donde las OCT, contaminan los contenedores bajo la técnica “Rip On/Off”. Elaboración CMCON.

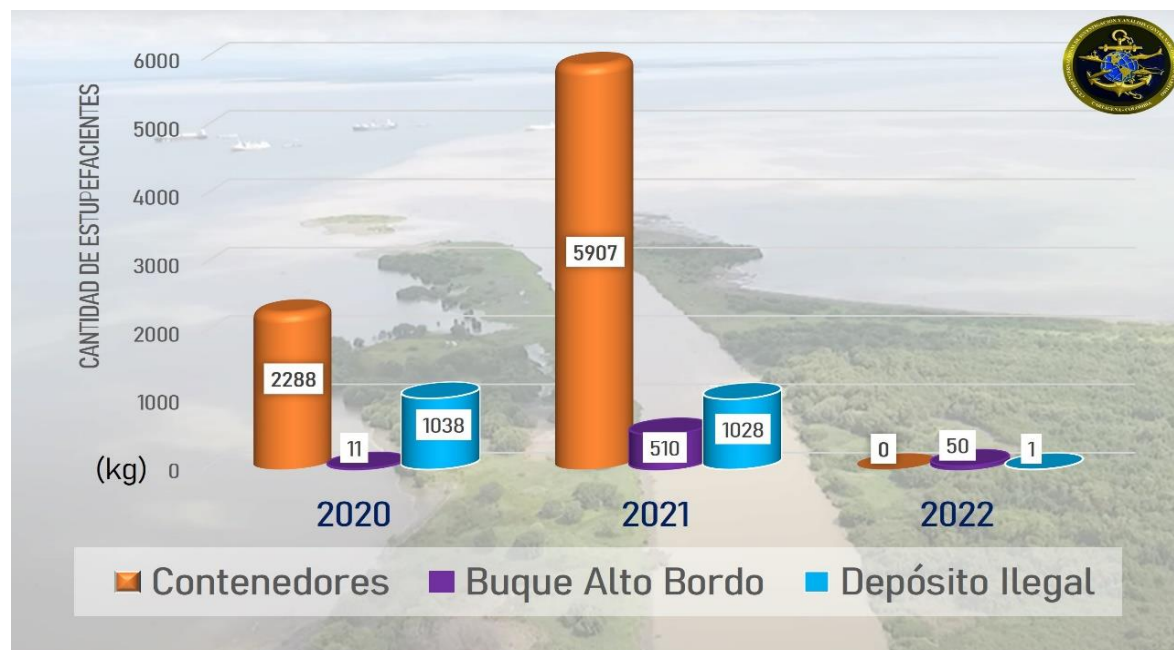
En el caso de estudio, las autoridades panameñas determinaron que el sello o precinto del contenedor había sido clonado, suponiendo que, las estructuras asociadas al “Clan del Golfo” lograron tener acceso al contenedor y contaminarlo cuando era transportado por una barcaza en el afluente del río León después de haber sido inspeccionado por la autoridad portuaria en las terminales de carga, ya sean Nueva Colonia o Zungo.

Información Histórica

Las estructuras del narcotráfico asociadas al “Clan del Golfo”, en sus métodos y rutas para buscar estar un paso adelante de las autoridades, realizarían el análisis de los buques que zarpan desde la Bahía Colombia y que tengan conexiones con los puertos de América Central, Norteamérica y Europa; tal es el caso, del buque de carga refrigerada “Cala Palma”, que según datos obtenidos por fuentes abiertas ha sido contaminado bajo la modalidad “Contenedores” en tres ocasiones y una vez por “Buque Alto Bordo” con un total incautado de 5.239 kg de CHC (Quezada, 2021), (Armada de Colombia, 2017), (Armada de Colombia, 2018) y (Armada de Colombia, 2019).

Considerando la información del CMCON, la contaminación fluvial sería de mayor incidencia frente a la contaminación terrestre y portuaria, especialmente en la Bahía Colombia (área de fondeo de buques) y en las áreas del embarcadero de Zungo. En estas áreas se han incautado un total de 10.834 kg de CHC, en su gran mayoría los estupefacientes estaban camuflados dentro de los “Contenedores” con productos de exportación de banano y plátanos con destinos a los países europeos como Alemania, Bélgica, España, Italia y otros, entre el 2020 al 2022, como se observa en la Figura 4.

Figura 4. Incautaciones de CHC en zonas de embarcaderos y bahía Colombia, golfo de Urabá desde el 2020 al 2022.



Nota. El gráfico muestra las modalidades de “Contenedores”, “Buque Alto Bordo” y “Depósito Ilegal”, además la cantidad de estupefacientes que han sido incautadas en la zona de Bahía Colombia y embarcaderos, en el Urabá antioqueño a fecha de corte 30 de agosto de 2022. Elaboración CMCON

Así mismo, el 2020 y 2021 no reflejan incautaciones de drogas mediante la modalidad de “Contenedores” en la ruta golfo de Urabá en Colombia a puerto de Koper, en Eslovenia; sin embargo, hasta la presente fecha, además del evento significativo desarrollado en puerto de Cristóbal, Panamá, el 11 de mayo de 2022, las autoridades de aduanas en puerto internacional Malta Freeport, en isla de Malta incautaron 1.500 kg de CHC ocultos dentro de un contenedor que procedía de un puerto de Colombia camuflados entre cajas de plátanos bajo la técnica “Rip On/Off”, con destino al referido puerto en Eslovenia; en ambos eventos los contenedores mantenían sellos clonados, el mismo tipo de maletines negros y las cajas empacadas con la fruta eran de la misma empresa comercializadora.

Conclusiones

En el caso del golfo de Urabá, a pesar de no contar con una instalación portuaria para las operaciones de transferencia de carga de “Contenedores”, no ha impedido a las OCT para la contaminación de los contenedores a través de la vulneración y ocultamientos de narcóticos utilizando las técnicas de “Carga” y “Rip On/Off”.

En el estudio de caso se determinó tres escenarios de contaminación de contenedores de exportación de banano en el golfo de Urabá, siendo estas: contaminación terrestre, portuaria y fluvial, facilitando la contaminación de “Contenedores” en una interfase marítima / fluvial / portuaria en esta zona geográfica.

El reto al que se enfrentan las autoridades antinarcóticas en los embarcadero y terminales portuarias es importante, para llevar a cabo los controles de embarque y desembarque y así detectar mercancías ilegales (sustancias ilícitas); por consiguiente, se recomienda la utilización de un sistema de reconocimiento no intrusivo de nueva generación de inspección de carga, esto con la finalidad que los agentes puedan detectar con mayor rapidez y precisión la contaminación de los “Contendores”.

Por lo tanto, la actividad ilícita en las rutas marítimas desde el golfo de Urabá continuará en constante evolución teniendo en cuenta que están adoptando nuevas “rutas frías” o puertos con poca conexión conocidas en el ámbito del narcotráfico, a través de un producto de exportación abundante en la región como son las frutas. Las estrategias para

enfrentar este flagelo radican en la cooperación internacional e intercambio de información oportuna para contrarrestar los delitos de estas organizaciones y sus fuentes de financiamiento.

Referencias

Armada de Colombia. (2017). *Incautados 400 kilogramos de cocaína en un buque en el Golfo de Urabá*. <https://www.armada.mil.co/es/content/incautados-400-kilogramos-de-cocaina-en-un-buque-en-el-golfo-de-uraba>

Armada de Colombia. (2019). *Incautada cocaína en el Golfo de Urabá*. <https://www.armada.mil.co/es/content/incautada-cocaina-en-golfo-uraba>

Armada de Colombia. (2020). *Armada Nacional y Cuerpo Técnico de Investigación de la Fiscalía desarticulan una estructura narcotraficante asociada al Clan del Golfo*. <https://www.armada.mil.co/eng/node/44555>

Barleta, E. P., & Sánchez, R. J. (2022). *Informe portuario 2021: Las primeras señales de recuperación en el transporte marítimo internacional vía contenedores de América Latina y el Caribe*. Comisión Económica para América Latina y el Caribe. <https://repositorio.cepal.org/handle/11362/47901>

Diario La Libertad. (2022, 25 de julio). *Capturados señalados de ser responsables de enviar droga en puertos de Barranquilla y Urabá*. <https://diariolalibertad.com/sitio/2022/07/25/capturados-senalados-de-ser-responsables-de-enviar-droga-en-puertos-de-barranquilla-y-uraba/>

Dirección General Marítima [DIMAR]. (2022). *Anuario estadístico de tráfico marítimo en Colombia 2020–2021* (2.^a ed.). Eje Bananero. (2016). *El perdón de las FARC en Urabá: Una verdad para sanar el odio*. Colombia Plural. <https://colombiaplural.com/perdon-las-farc-uraba-una-verdad-sanar-odio/eje-bananero/>

García-Valencia, C. (2007). *Atlas del Golfo de Urabá: Una mirada al Caribe de Antioquia y Chocó*. Instituto de Investigaciones Marinas y Costeras José Benito Vives de Andrés (INVEMAR). <https://esdeguelibros.edu.co/index.php/editorial/catalog/download/74/87/1226?inline=1>

Instituto de Ciencia Política Hernán Echavarría Olózaga. (2018). *Una apuesta por la competitividad de Urabá*. <https://bit.ly/200seKD>

Noticias. (2022). *Puertos de Antioquia, en el mar de las oportunidades: Tres puertos para Urabá* [Video]. YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=700AeJHRdaE>

Quesada. (2021, 18 de julio). *PCD realiza el segundo decomiso de cocaína más grande en la historia de Costa Rica*. Noticias de la Zona Norte. <https://elnortehoycr.com/2021/07/18/pcd-realiza-el-segundo-decomiso-de-cocaina-mas-grande-en-la-historia-de-costa-rica/>

Semana. (2018). *La ruta del narcobanano colombiano*. <https://www.semana.com/nacion/articulo/la-ruta-del-narcobanano-colombiano/565030/>

Servicio Nacional Aeronaval. (2022, 15 de agosto). *Aeronavales encuentran droga en contenedor*. <https://www.aeronaval.gob.pa/default.asp?aid=noticias&n=articulos-noticias-2022-20220815.html>

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.

Rafael Alexis Barria Cortez

Oficial del Servicio Nacional Aeronaval (SENAN) de la República de Panamá, con rango de Subteniente, y cuenta con experiencia profesional en inteligencia, análisis operacional y seguridad marítima. Se desempeñó como Oficial Supervisor del Centro de Inteligencia Operacional y participó como investigador y analista internacional del Centro Internacional de Investigación y Análisis Contra el Narcotráfico Marítimo (CMCON) de la Armada de Colombia.

Su experiencia investigativa se relaciona principalmente con el narcotráfico marítimo, las organizaciones criminales transnacionales y el empleo de sumergibles y semisumergibles para el transporte de sustancias ilícitas. En 2022 participó en la elaboración de la publicación especializada *La amenaza de los semisumergibles*, desarrollada por el CMCON, en la que contribuyó desde la perspectiva operacional y de análisis de la experiencia panameña en la lucha contra el narcotráfico marítimo.

Afiliación institucional: Servicio Nacional Aeronaval, República de Panamá.

Área de experiencia: Inteligencia operacional, seguridad marítima, narcotráfico marítimo y análisis de amenazas transnacionales.

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.