



Artículo

Representación de las áreas de mayor posibilidad de incautación de clorhidrato de cocaína relacionadas al primer tramo de la ruta sur de Galápagos.

Representation of the areas with the greatest possibility of seizure of cocaine hydrochloride related to the first section of the ruta sur de Galapagos.

Víctor Masson Fiallos ^{1*}

¹ Centro Estratégico de Estudios Marítimos de la Armada del Ecuador, Armada de Ecuador, Quito, 170403, Ecuador; vmassonf@armada.mil.es

* Correspondencia: vmassonf@armada.mil.es

Resumen: El número de eventos y la cantidad de droga ilícita asociada a las posiciones geográficas en el tiempo, permitieron identificar áreas de mayor posibilidad de incautación en el Pacífico Oriental Ecuatorial, destacando el comportamiento de las organizaciones criminales transnacionales para el uso de la Ruta Sur de Galápagos, al interponer la seguridad de la entrega de la droga frente a la rapidez de lograrlo, ya sea en México y/o Centroamérica asegurando la comercialización ilegal de grandes cantidades de dicha droga ilícita. Es claro que existen menores posibilidades de incautación en las áreas alejadas al continente y la región insular en aguas internacionales, debido a que las grandes extensiones disminuyen las posibilidades de detección y control.

Palabras clave: Clorhidrato de cocaína; Lanchas rápidas; Ruta Sur de Galápagos; Semisumergibles.

Abstract: The number of events and the amount of illicit drug associated with the geographical positions in time, allowed us to identify areas with a greater possibility of seizure in the Eastern Equatorial Pacific, highlighting the behavior of transnational criminal organizations for the use of the Southern Route of Galapagos, by interposing the security of the delivery of the drug against the speed of achieving it, either in Mexico and/or Central America, ensuring the illegal commercialization of large quantities of said illicit drug. It is clear that there are fewer possibilities of seizure in areas far from the mainland and the insular region in international waters, because the large areas reduce the possibilities of detection and control.

Keywords: Cocaine hydrochloride; Semi-submersibles; Southern Route of Galapagos; Speedboats.



Citación: Masson Fiallos, V.

Representación de las áreas de mayor posibilidad de incautación de clorhidrato de cocaína relacionadas al primer tramo de la ruta sur de Galápagos. *DERROTERO* 2023, 17, 1-8.

10.70554/Derrotero2023.v17n02.09

Recibido: 28/10/2022

Aceptado: 03/04/2023

Publicado: 19/07/2023



Derechos de autor: © 2023 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/>).

1. Introducción

El área de interés vinculada a la Ruta Sur de Galápagos (Ruta Sur) supera fácilmente los dos millones de kilómetros cuadrados, extensión que dificulta el control permanente de los Estados ribereños en sus aguas jurisdiccionales y en la alta mar próxima. Esta característica reduce las posibilidades de detección de lanchas rápidas o semisumergibles que transportan drogas ilícitas. En ese contexto, una de las principales razones que motivarían a las organizaciones criminales transnacionales (OCT) a navegar y alejarse por aguas internacionales, sería, aprovechar la incertidumbre de la posición por las bajas posibilidades

de detección de las autoridades, entregando mayor importancia a la seguridad sobre la rapidez de sus actividades criminales.

Asimismo, la configuración de las corrientes oceánicas debido a las condiciones geostroóficas en equilibrio con la latitud cero, constituiría otro factor al momento de elegir esta ruta, además de, la opción de puntos de abastecimientos proyectados desde el continente y las islas, que incluiría también grandes buques que navegan en dichas áreas.

En Colombia, la Ruta Sur es conocida como la Ruta del Desierto, haciendo alusión a la gran extensión de océano y a la dificultad de detección por parte de las armadas de los países de la región. Este trabajo, busca describir las áreas donde existan mejores posibilidades para lograr incautaciones de clorhidrato de cocaína de las organizaciones criminales transnacionales que utilizan la Ruta Sur en su primer tramo que iría desde las costas del Pacífico colombiano y ecuatoriano hacia el suroccidente del archipiélago de Galápagos en la República del Ecuador en función del análisis de los registros del Centro Internacional de Investigación y Análisis del Narcotráfico Marítimo y el Centro de Análisis Marítimo de la Armada del Ecuador.

2. Situación problemática

En mayo de 2023, la Armada del Ecuador ejecutó operaciones que permitieron la interdicción a una lancha rápida en aguas internacionales en una ubicación próxima al paralelo cuatro sur de latitud, gracias a la información obtenida por inteligencia y por la exploración aeromarítima que mantuvo el cuadro de superficie actualizado; y, al empleo de unidades guardacostas, que impidieron el transporte de al menos dos toneladas de clorhidrato de cocaína, incautando 90 sacos con aproximadamente 100 kg de mencionada droga ilícita. La modalidad del evento fue Lancha Go Fast técnica Estructura y fueron capturados los tres tripulantes, un ecuatoriano (Figura 1).



Figura 1. Esquema de incautación ejecutado por la Armada del Ecuador en aguas internacionales.

Nota: La incautación fue registrada por el Centro de Análisis Marítimo de la Armada del Ecuador y en la figura se registra la modalidad “Lancha Go Fast”, tipo de sustancia “clorhidrato de cocaína” y capturados “un ecuatoriano y tres colombianos”, además de una ubicación aproximada del evento.

3. Antecedentes

La dinámica del clorhidrato de cocaína (CHC) estaría cambiando de forma importante, adaptándose a nuevas realidades como el incremento del potencial de producción, una ligera reducción del mercado ilícito de consumo en los Estados Unidos, la expansión del mercado en Europa, el apareamiento de mercados emergentes en Asia y Oceanía, entre otros (United Nations 2022).

La comercialización del CHC ha llegado a cifras históricas, evidenciando la dinámica compleja entre las OCT, en el apareamiento de nuevas rutas y el uso de varias modalidades, además, la red para la comercialización del CHC presenta un aumento de los proveedores de servicios, quizá, para reducir el riesgo frente a las operaciones de interdicción y la coordinación internacional de las autoridades, cuyas operaciones en el último tiempo han sido efectivas. Asimismo, existirían nuevas rutas y centros de distribución, por ejemplo, la ruta del cono sur desde Perú a Bolivia, pasando por Paraguay y saliendo a través de Argentina o Uruguay (United Nations publications 2023).

Las alternativas de transporte generarían el incremento en la oferta en los países productores motivando un problema diferente al que conocemos actualmente. En Colombia, las áreas de cultivo de coca se ubican cerca de las fronteras, como se observa en la Figura 2, que, en la frontera sur facilita el transporte de CHC por vía terrestre y fluvial hacia la zona costera ecuatoriana, para diversificar los envíos tanto a Estados Unidos por una variedad de modalidades, como hacia Europa y Oceanía.



Figura 2. Densidad de cultivos de coca en Colombia.

Nota: La ubicación de los cultivos de coca tendría correlación con los centros de producción de CHC.

Fuente: Informe de monitoreo de cultivos (Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito 2022).

El potencial de producción se incrementó según el Reporte 2022 de la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC, por sus siglas en inglés) de 1.228 Tn en el 2020 a 1.400 Tn en un rango de 1.058 a 1.669 Tn, en el 2021 (Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito, 2022), manteniéndose un comportamiento de crecimiento que continuaría en el Reporte 2023. El territorio marítimo de la República del Ecuador representa el 84,1% de sus espacios jurisdiccionales (Masson 2020) sumando más de un millón de kilómetros cuadrados (Masson 2019) representados en la Carta Didáctica

del Territorio Marítimo del Ecuador ([Instituto Oceanográfico de la Armada 2017](#)) como se observa en la Figura 3.

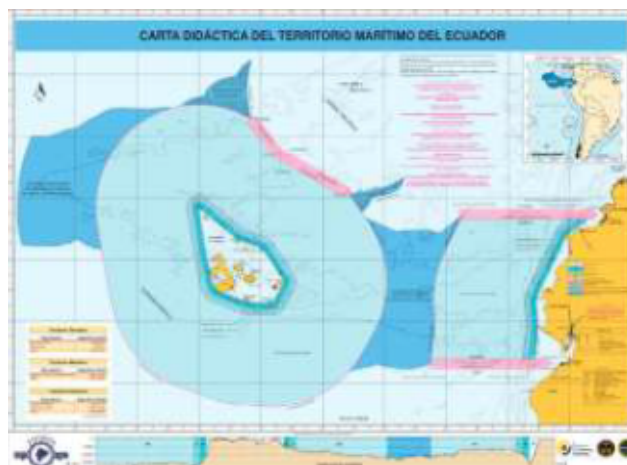


Figura 3. Carta didáctica del territorio marítimo de la República del Ecuador.

Nota: En la figura se muestran los límites marítimos y los espacios jurisdiccionales de la República del Ecuador.

Fuente: Instituto Oceanográfico de la Armada ([Instituto Oceanográfico de la Armada 2017](#)).

En ese contexto, la Armada del Ecuador interrumpió el transporte de al menos dos toneladas de clorhidrato de cocaína (CHC) por la modalidad Lancha Go Fast ([Centro Internacional de Investigación y Análisis del Narcotráfico Marítimo 2022](#)) en una interdicción ejecutada en la alta mar en las cercanías del paralelo cuatro Sur, en una posición aproximada, ubicada a ciertas distancias de puntos detallados en la Tabla 1, materializando la Ruta Sur a grandes distancias de la costa o de la región insular.

Tabla 1. Distancias aproximadas a la ubicación de la interdicción en aguas internacionales.

Distancia aproximada (millas náuticas)	Lugar	País
260	Puerto Baquerizo Moreno, isla San Cristóbal, archipiélago de Galápagos	Ecuador
310	Máncora	Perú
330	Salinas	Ecuador
560	Tumaco	Colombia

La zona económica exclusiva en el Ecuador se genera desde el mar territorial en el continente y en el archipiélago de Galápagos, por lo que, existe una franja de al menos 200 millas náuticas de Alta Mar que mantiene un régimen de aguas internacionales. La Ruta Sur inicia en las costas de Nariño (departamento de Colombia) y Esmeraldas (provincia del Ecuador) navegando al occidente hasta aguas internacionales y luego cambian de rumbo hacia el sur hasta el paralelo cuatro Sur y continúan hacia el suroccidente de las islas Galápagos para dirigirse al norte hacia México y Centroamérica. Esta ruta fácilmente alcanzaría unas cuatro mil millas y tardaría entre diez y quince días en navegarla.

La primera parte de la Ruta Sur hasta llegar al occidente de las Galápagos está favorecida por la fuerza de las corrientes Cálida de Panamá y Humboldt, como se observa en la Figura 4.

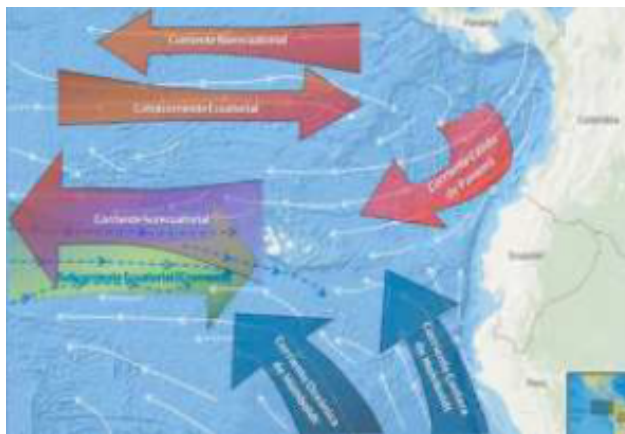


Figura 4. Corrientes que confluyen en el Pacífico Oriental Ecuatorial frente a las costas del Ecuador. **Nota:** La corriente Cálida de Panamá facilita el transporte por la Ruta Norte y el inicio de la Ruta Sur, sumándose la corriente de Humboldt al recorrido de la Ruta Sur. Fuente. La gráfica fue tomada del sitio electrónico del Instituto Oceanográfico de la Armada del Ecuador (INOCAR) ([Instituto Oceanográfico de la Armada 2017](#)).

El régimen de Alta Mar tiene libertades como la libre navegación, sin existir algún tratado en vigor que otorgue expresamente la facultad de visitar un buque de pabellón extranjero que sea sospechoso de tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas, sin el consentimiento del Estado de pabellón ([Programa Mundial contra la Delincuencia Marítima 2020](#)), por lo que, es importante la certeza para la ejecución de las operaciones de interdicción en dicha área en cuanto al transporte de drogas ilícitas.

En el caso la inspección en la alta mar para buques de pesca, se requiere el cumplimiento de ciertos requisitos y acciones que permiten el ejercicio del derecho de visita a los buques extranjeros ([Masson 2020](#)), relacionadas a las medidas de ordenamiento y conservación que establecen los organismos regionales de ordenación pesquera.

Las principales características de la incautación en el presente estudio, están relacionadas a las ubicaciones lejanas a la costa, en medio de una gran cantidad de embarcaciones de pesca que realizan su actividad en las aguas nacionales entre las cuarenta y hasta las cien millas náuticas. En la actualidad, en el Ecuador existen más de once mil embarcaciones de pesca artesanal registradas y los pescadores están expuestos a fenómenos como pesca ilegal, narcotráfico, corrupción, entre otros.

La modificación de embarcaciones artesanales, va desde el uso inusual de motores en relación a la cantidad y potencia, hasta la alteración de estructura de la embarcación para transportar grandes cantidades de CHC, combustible y cubrir la Ruta Sur.

La modificación de embarcaciones artesanales, va desde el uso inusual de motores en relación a la cantidad y potencia, hasta la alteración de estructura de la embarcación para transportar grandes cantidades de CHC, combustible y cubrir la Ruta Sur.

Existen hipótesis que se están estudiando respecto al uso de las corrientes oceánicas para la modalidad carga a la deriva desde el occidente de las islas Galápagos con dirección a Oceanía; además, del aprovechamiento de la presencia de grandes flotas extranjeras de pesca en aguas internacionales en la región para el reabastecimiento y/o para la participación en algún eslabón de la comercialización en la cadena de valor del narcotráfico.

Por lo mencionado, se utilizó la información de los últimos años del registro de incautaciones del Centro Internacional de Investigación y Análisis Contra el Narcotráfico Marítimo (CMCON) ([Centro Internacional de Investigación y Análisis Contra el Narcotráfico Marítimo 2022](#)) y del Centro de Análisis de la Armada del Ecuador (CEAMAR) para identificar las áreas de mayor probabilidad para lograr incautaciones de embarcaciones relacionadas a la Ruta Sur, como se observa en la Figura 5.

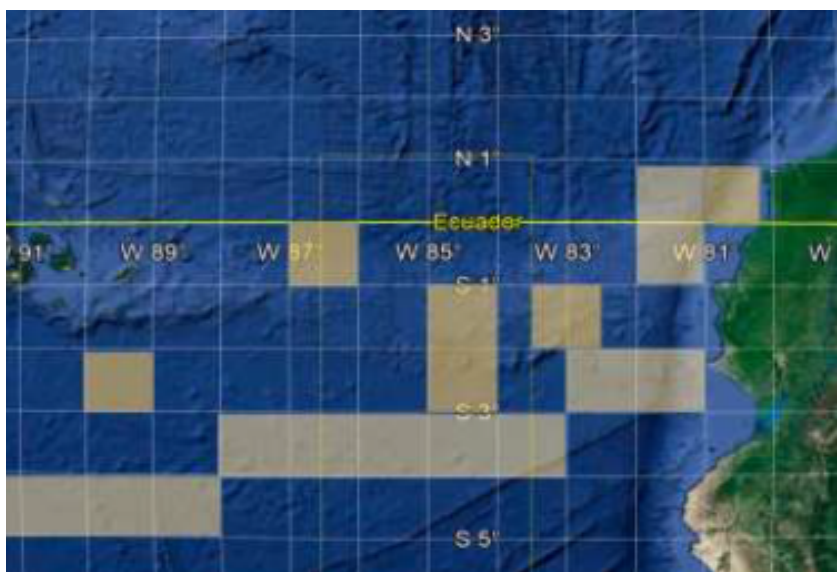


Figura 5. Áreas de mayor probabilidad para la localización de lanchas o semisumergibles en la Ruta Sur.

Nota: Las áreas resaltadas representan áreas con mayores posibilidades de realizar incautaciones de CHC, conforme a los registros.

Una de las condiciones usadas para estructurar un modelo conceptual, que permita identificar la Ruta Sur fue la correlación que existe entre las magnitudes cantidad-evento (Masson 2022) de las incautaciones de narcotráfico marítimo, fluvial y portuario, como se observa en la Figura 6.

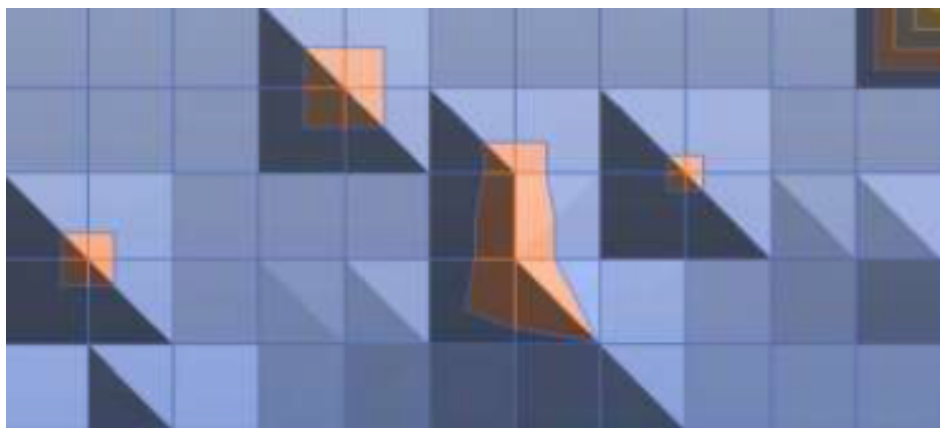


Figura 6. Intensidad de ocurrencia de incautaciones de CHC en la Ruta Sur.

Nota: El mapa de calor identifica desde el celeste al naranja los sectores de mayor influencia cantidad evento de incautación de CHC en el área de interés de la Ruta Sur, entre la latitud 2° Norte a 5° Sur y desde longitud 79° a 91° Oeste.

De esta manera, se logró identificar áreas donde se estaría conformando la Ruta Sur en su primera fase, antes de cambiar su sentido al norte cuando se ubica al occidente de las islas Galápagos, como se observa en la Figura 7.

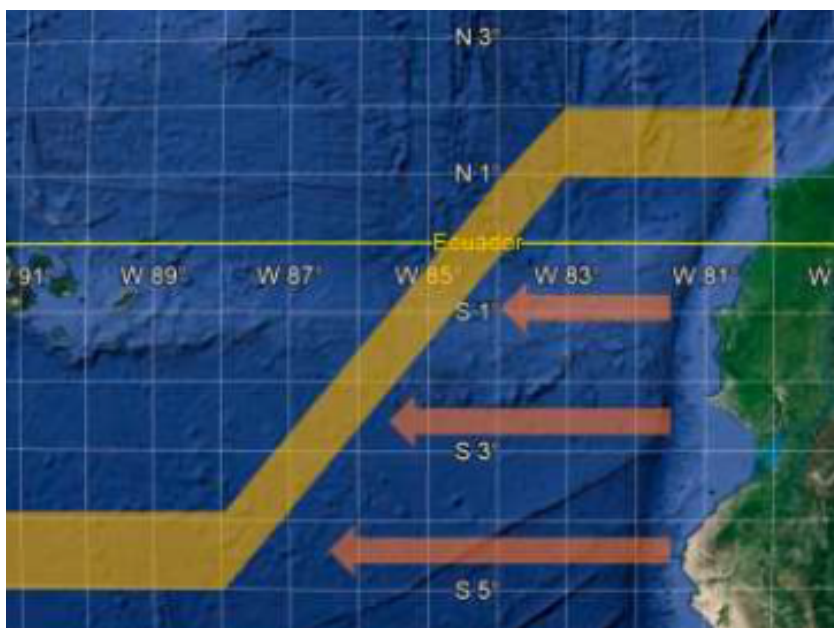


Figura 7. Ruta Sur de Galápagos (Ruta del Desierto).

Nota: Caracterización de la Ruta Sur de Galápagos utilizando la información evento – cantidad y considerando aspectos como corrientes oceánicas determinando áreas de mayor probabilidad de incautación.

4. Hallazgos

Una de las motivaciones implícitas de las OCT para usar la Ruta Sur mediante lanchas de pesca artesanal modificadas o semisumergibles es aprovechar la gran extensión del área de interés que reduce la probabilidad de detección por parte de las autoridades que planifican y ejecutan operaciones con el propósito de realizar la interdicción de la embarcación, incautación del CHC y captura de los implicados.

La pesca artesanal en el Ecuador involucra un registro de más de once mil embarcaciones que ejecutan sus actividades alrededor de las cuarenta millas de la costa, incrementándose la distancia hasta cien millas y mucho más, cuando cuentan con el apoyo de una embarcación nodriza. La destreza de los pescadores ecuatorianos para adentrarse al mar es una característica que se está usando en otras partes, como el caso de los ecuatorianos que llevaron un semisumergible desde Brasil hasta España.

Referidas características permitirían a las OCT ganar seguridad (relativo a la no detección) sobre la rapidez de entrega de la droga ilícita, considerando que el control del mar, es más efectivo en las aguas jurisdiccionales de los Estados ribereños y disminuye cuando usan aguas internacionales a grandes distancias de la costa.

Otro factor a considerar, es la oportunidad que ofrecen las corrientes oceánicas que en tiempo y distancias grandes, permiten ahorrar combustible y conducirse adecuadamente hasta llegar a los puntos donde se realiza la logística y reaprovechamiento.

Estos hechos permitieron definir gráficamente las dimensiones de mayor probabilidad de la Ruta Sur en su primera fase, desde las latitudes 2° Norte cercanas a la costa y toman rumbos hacia el suroeste hasta llegar a latitudes 5° Sur entre longitudes de 83° a 88° Oeste, como se muestra en la Figura 7.

5. Conclusiones

En la Ruta Sur de Galápagos las organizaciones de crimen transnacional contraponen la seguridad frente a la rapidez de entrega del CHC en México y Centroamérica procurando garantizar la comercialización ilegal de grandes cantidades de dicha droga ilícita.

Existen menores probabilidades de incautación en las áreas alejadas al continente y la región insular en aguas internacionales, debido a las grandes extensiones.

La relación de la información sobre registros históricos de incautaciones, áreas de producción, distancias a posibles puntos de reabastecimiento y corrientes oceánicas en la primera fase de la ruta facilitó la descripción gráfica de la Ruta Sur de Galápagos (Figura 7) que se encuentra ubicada desde las latitudes 2° Norte cercanas a la costa y toman rumbos hacia el suroeste hasta llegar a latitudes 5° Sur entre longitudes de 83° a 88° Oeste.

La Ruta Sur de Galápagos por su extensión es una vía marítima silenciosa atractiva para las organizaciones criminales transnacionales que pueden coordinar el esfuerzo de reabastecimiento y cuentan con los medios y la tecnología para hacerlo.

Referencias

- Centro Internacional de Investigación y Análisis Contra el Narcotráfico Marítimo (2022). Registro de información sobre narcotráfico marítimo, fluvial y portuario. CMCON.
- Centro Internacional de Investigación y Análisis del Narcotráfico Marítimo (2022). Catálogo de modalidades del narcotráfico marítimo. Dirección Contra las Drogas de la Armada de Colombia.
- Instituto Oceanográfico de la Armada (2017). Carta didáctica del territorio marítimo del Ecuador [map]. Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana de la República del Ecuador.
- Masson, V. (2019). Informe sobre asuntos marítimos, período 4 de julio de 2014 al 13 de diciembre de 2019. Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana de la República del Ecuador.
- Masson, V. (2020). Análisis del ejercicio del derecho de visita a los buques extranjeros que pescan en la proximidad de las aguas jurisdiccionales ecuatorianas, en el contexto de la libertad de pesca en la alta mar, propuesta de procedimientos para la inspección. In Tapia, H., editor, *Ecuador y sus recursos 2019—2030*, volume 53, pages 203–248. Universidad Central del Ecuador.
- Masson, V. (2022). La evolución del estudio del narcotráfico marítimo. *Revista Derrotero*, 15(2):51–63.
- Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (2022). Monitoreo de territorios afectados por cultivos ilícitos 2021. Colombia (sistema integrado de monitoreo de cultivos ilícitos (simci)).
- Programa Mundial contra la Delincuencia Marítima (2020). *Delincuencia Marítima: Manual para los profesionales de la justicia penal*. Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito.
- United Nations (2022). *World Drug Report 2022*. United Nations.
- United Nations publications (2023). Global report on cocaine 2023. local dynamics, global challenges. United Nations Office on Drugs and Crime.

Biografía de los Autores



Víctor Masson Fiallos Capitán de Fragata de Estado Mayor, Armada del Ecuador; Analista e investigador internacional CMCON; Oceanógrafo Físico; Abogado; Licenciado en Ciencias Políticas, Económicas y Sociales; Licenciado en Ciencias Navales; Diplomado en Gestión de Calidad

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.