



CAPITULO IV

La economía del crimen, una mirada en la Logística*

» CAPITÁN DE NAVÍO (RA)
LUIS HERNANDO OSORIO DUSSÁN³⁴

Resumen

La posición oceanoestratégica nacional es generadora de ingentes beneficios actuales y potenciales para los intereses de la nación; el espacio jurisdiccional, la pesca, el comercio, el turismo, la minería offshore, etc.; sin embargo, también trae consigo perjuicios a la región y al país, motivados por las influencias propias de la globalización, la disputa de los espacios marítimos por parte de nuevos poderes emergentes, los diferendos limítrofes, la presencia de fenómenos intermésticos, Lowenthal (2010) y la asimetría de las nuevas amenazas, que suelen ser afrontados por el Estado con los instrumentos adecuados, entre ellos las Fuerzas Militares y específicamente la Armada Nacional para mitigar los riesgos inherentes. Una gestión de apoyo logístico en la lucha contra el crimen organizado se materializó con el Plan Colombia, aunque con un resultado incierto en materia de disminución del tráfico y oferta de la cocaína.

Los esfuerzos, las dinámicas e intencionalidades de los diferentes actores para la obtención de beneficios en cuanto a seguridad multidimensional por parte del Estado o al contrario para cometer los delitos por parte de los criminales, son proporcionados por sistemas de apoyo y energía logística que en última instancia son los generadores de los resultados de cada uno propuestos.

El mal uso del espacio marítimo colombiano ha sido infortunadamente afectado por delitos contra el medio ambiente, el contrabando, pero con mayor frecuencia con el narcotráfico.

“ El mal uso del espacio marítimo colombiano ha sido infortunadamente afectado por delitos contra el medio ambiente, el contrabando, pero con mayor frecuencia con el narcotráfico”.

* Este artículo es parte del resultado del proyecto de investigación denominado: “El Poder Marítimo como fundamento estratégico del desarrollo de la nación”, que hace parte del Grupo identificado con código COL123247 en COLCIENCIAS categorizado en “D”, de la línea de investigación: “Masa Crítica”, adscrito a la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”.

³⁴ Capitán de Navío (RA) Luis Hernando Osorio Dussán. Economista, Especialista en Preparación y Evaluación de Proyectos de Inversión, Magíster en Seguridad y Defensa Nacionales, Docente - Investigador en la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”. proyosorio@yahoo.es



Abstract

The current strategic position of the national ocean is generating enormous potential for the interests of the nation and benefits, the court space, fisheries, trade, tourism, mining, offshore, etc .; however, it also brings harm to the region and the country, motivated by their own influences of globalization, the disputed maritime areas by new emerging powers, border disputes, the presence of intermestic phenomena, Lowenthal (2010) and the asymmetry of the new threats, which are usually faced by the State with the appropriate instruments, including the Armed Forces and the Navy specifically to mitigate the risks. Management logistical support in the fight against organized crime materialized with Plan Colombia, but with an uncertain outcome in terms of traffic reduction and supply of cocaine.

Efforts, dynamics and intentions of different actors to obtain benefits in terms of multidimensional by the State or contrary to commit crimes by criminal security are provided by support systems and logistics power than last instance are the generators of the results of each proposed.

Misuse of Colombian maritime space has been unfortunately affected by crimes against the environment, smuggling, but more often with drug trafficking.

Palabras claves: Espacio marítimo, nuevas amenazas, Armada, crimen organizado, logística, narcotráfico.

Keywords: Maritime space, new threats, Navy, organized crime, logistics, drug trafficking.

Introducción

Las consecuencias producidas por los delitos económicos generados desde y hacia el mar merecen ser analizadas teniendo en cuenta que se soportan mediante ciertas bases de apoyo, sistemas o redes que proporcionan los elementos necesarios para el éxito de una perversa dinámica criminal; paralelo están los esfuerzos y gestión logística que permite a los medios navales de los estados confrontar los delitos bajo los conceptos operacionales propios o conjuntos.

El objetivo propuesto en este documento es identificar la influencia que presenta la logística en el contexto de una economía de criminalidad que trasciende en el espacio marítimo jurisdiccional, cuyos réditos generan inestabilidad e inseguridad a partir de los propios intereses de la nación. Como objetivos específicos, se describirá

conceptualmente a la logística naval como medio de apoyo a los instrumentos de la seguridad del Estado (multidimensional) que permiten efectivamente contrarrestar la relativa efectividad del crimen en los espacios marítimos; adicionalmente, se establecerá un marco contextual de la economía criminal y sus diversas manifestaciones, especificando la afectación que toma a nivel global, regional y nacional, y su incidencia capital en los campos de la justicia, economía y seguridad y finalmente se evidenciará el aporte de las Fuerzas Militares y la Armada Nacional, como una entidad única, integradora y conjunta de las distintas formas de acción, en cumplimiento de las misiones específicas para la protección, seguridad y lucha contra el crimen, específicamente contra el narcotráfico.

La economía criminal es el resultado de la captación de recursos que proceden de personas y empresas ilegales y subterráneas, afectando a la sociedad en general y la economía formal; según el informe presentado por la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito, Unodc, y el Banco Mundial, el crimen organizado transnacional generó cerca de 2.1 billones de dólares anuales a nivel global, esto es un 3,6 % Producto Interior Bruto, PIB, Mundial³⁵.

Recursos obtenidos mediante un entreverado sistema y movilización de recursos planificados (logística) para ejecutar actividades ilegales y criminales, y que habitualmente se presentan cuando los beneficios percibidos por los individuos que los cometen superan los réditos de las actividades legales, pero que además los crímenes se vuelven rentables según la influencia que represente la severidad y la certeza de una penalización potencial en la justicia y seguridad del Estado; si bien es cierto, hay múltiples facetas del crimen organizado, pero una de las más significativas las representa el narcotráfico; su nefasta influencia no solo ha afectado a nivel global, sino a la región Andina y el Caribe, siendo en Colombia donde más se ha enquistado un negocio criminal de oferta de drogas ilícitas en las últimas cuatro décadas, en donde la cadena productiva es direccionada sistemáticamente por las organizaciones de narcotraficantes que han florecido en su economía criminal, permeando la institucionalidad, afectando culturalmente las comunidades y trascendiendo regionalmente mediante la corrupción, violencia y desplazamiento de la economía formal.

³⁵ La Fundación Melior hace referencia en la columna de Economía, escrito por Marina Pérez y obtenido del informe presentado en octubre de 2011 por la Unodc (Estimatin gillicit financial flows resulting from drug trafficking and other transnational organized crimes). Recuperado de <http://www.fundacionmelior.org/content/tema/el-crimen-organizado-un-negocio-redondo>



La buena posición estratégica marítima nacional, respecto a los mercados de comercialización y consumo de drogas (centro y norte de América), así como las ventajas comparativas para producción en cuanto a protección, terreno y clima, y los aspectos sociopolíticos como la debilidad institucional, las pocas condiciones de bienestar social, la presencia de organizaciones armadas ilegales, etc., facilitan la producción y el tráfico de sustancias ilícitas como la cocaína específicamente.

Para dar respuesta a la problemática planteada se afirma como tesis que la adecuada asignación de medios logísticos a las estructuras de fuerzas institucionales, así como la normatividad vigente permiten contrarrestar la criminalidad del narcotráfico en el mar (Dirección Nacional de Estupefacientes, 2002, p. 85); coadyuvar de manera importante a la mitigación del riesgo en cuanto seguridad y permite aminorar la influencia de la delincuencia organizada y la economía criminal.

El tema trasciende por la incidencia negativa que presentan los delitos transnacionales a nivel mundial y local, puntualmente el narcotráfico y la cadena de producción, comercialización y distribución que utilizan los espacios costeros y marítimos nacionales como los medios de movilización y tráfico de estupefacientes e insumos en el contexto de una economía subterránea y criminal. Es la misión permanente de las Fuerzas Militares y de la Policía Nacional contrarrestar tales actividades ilícitas y disminuir los nefastos efectos producidos, pero dada la asimetría que representa la “lucha contra las drogas” se ha convertido en un reto multilateral, estratégico nacional y operacional.

En este sentido, en el desarrollo del presente capítulo en primera instancia se contemplará la visión conceptual de la economía del crimen, la responsabilidad del Estado y los tipos de crímenes económicos en el escenario particular en Colombia, especificando el delito del narcotráfico. Posteriormente, se presenta un marco teórico de la logística en relación con el apoyo a las actividades operacionales de la seguridad institucional, adicionalmente, la logística como un medio de apoyo en el accionar del crimen. Se cierra este capítulo presentando una respuesta a los elementos anteriores en el marco de la lucha contra el narcotráfico en el escenario nacional con base en el llamado Plan Colombia y el reto logístico que le compete actualmente a la Armada Nacional.

Identificar los conceptos relacionados con el apoyo de medios logísticos actuales que permitan fortalecer la lucha contra el narcotráfico en el mar

y, a su vez, coadyuve a mitigar los riesgos de la económica criminal y esa es la finalidad de estos párrafos.

4.1 Perspectivas de una Economía del Crimen

4.1.1 Economía criminal: una responsabilidad del Estado

El profesor Gary Becker ganó el Premio Nobel de Economía en 1992 y entre sus escritos trató la “economía del crimen”. Se trae a colación ya que, en América Latina, el Caribe y en nuestro país, ha sido coincidente la aplicación de sus premisas. Basó sus escritos en elementos de la teoría económica formal, donde cada individuo actúa de manera racional y su prioridad es maximizar el bienestar, en el caso particular de las actividades criminales o ilegales; las mafias o delincuentes lo miden en términos monetarios, esto es que sus actividades ilegales les son más rentables al compararlas con las legales; es un análisis previo de costo – beneficio; Baker agrega en cuanto al comportamiento de los individuos criminales, aspectos como la definición de su propósito, que al cuantificar la potencial ganancia según la oportunidad que se les presente esta debe ser una acción conveniente.

El supuesto de racionalidad les confiere un elemento de predictibilidad y es sobre ese elemento lo que construye el análisis económico; en definitiva, el análisis económico del crimen indica que el criminal es racional en el sentido en que los beneficios de cometer el ilícito supera los beneficios de las actividades legales; esto es, que si el beneficio económico de delinquir supera el costo esperado de cometer el delito (influenciado entre otros por la severidad y la certeza de una potencial sanción penal), ellos comparan el beneficio neto de cometer un crimen con el de realizar actividades legales, y eligen lo más rentable. Un aspecto para tener en cuenta es que el crimen puede disuadirse mediante políticas públicas orientadas a la reducción de los beneficios del delito respecto a actividades legales cuando estas últimas incrementan su rentabilidad (ejemplo: empleo, mejor remuneración, vías de acceso a mercados, etc.), o también cuando la probabilidad de captura es alta y además que se obtenga una adecuada y justa condena que permita que el crimen disminuya su atractivo (sanción correspondiente al delito, medidas administrativas como la sanción social y política, la extradición, etc.); aspectos que sopesa el criminal convenientemente dentro de sus costos.



La integración, coordinación y coherencia de acción por parte de los servicios públicos (seguridad, justicia y hacienda pública) para contrarrestar la criminalidad es determinante, tanto para los delitos económicos y financieros como para los tipos de crímenes económicos.

Como bien se sabe, la economía se relaciona con el estudio de la asignación de los recursos escasos, y el crimen y la seguridad es uno de los problemas sociales en que más se destinan recursos dados los limitados presupuestos.

Siguiendo a Galiani y Jaitman (2014), “La cuestión económica clave en relación con los costos de la reducción del crimen se centra en qué cantidad de recursos deben destinarse a combatir el crimen y en cómo asignar esos recursos entre los diferentes operadores del sistema de justicia penal, como la policía, los tribunales y las cárceles. Estos costos se deben compensar con los beneficios que genera la política de lucha contra el crimen. Debido a que se requieren recursos costosos para disuadir el crimen, la cantidad óptima de crimen, desde una perspectiva social, es muy probable que sea positiva”.

4.1.2 Tipos de crímenes económicos

Paralelo a las actividades legales infortunadamente surgen las ilegales, que además de ser rentables son de varios tipos, entre ellas se cuentan el narcotráfico, las falsificaciones, el tráfico de órganos, personas y armas, la minería criminal, tráfico de especies, etc., cada uno con el ingrediente de afectación y violencia.

Para tener una idea de la magnitud de este flagelo, la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito, Unodc, el crimen organizado transnacional genera cerca de USD 2,1 billones³⁶ a nivel global, equivalente a casi 10 veces el PIB de Colombia³⁷; sin embargo, el Foro Económico Mundial (WEF – Davos, Suiza), llegó a una estimación menor, pero también supera el USD 1 billón según investigación del Centro de investigaciones (2011) basado en el Global Financial Integrity, GFI, en Washington, mostrando a las actividades criminales más rentables; el narcotráfico (USD 320.000 millones),

la falsificación (USD 250.000 millones), el tráfico humano (USD 31.600 millones), el tráfico ilegal de petróleo (USD 10.800 millones), el tráfico de vida salvaje (USD 10.000 millones), entre otros. Si a estas cifras se le agregan otras actividades (desde el tráfico de órganos hasta la venta de obras de arte) el valor aumentaría USD 650.000 millones, pero además está el blanqueo de dinero (lavado), cuyas transacciones generalmente son más difíciles de controlar debido al uso preferente del dinero en efectivo el negocio deblitaría entonces USD 1 billón más.

El “Producto Criminal Bruto” presentado por la Unodc, asegura que las finanzas criminales ascienden al 1,5% del PIB mundial y reconoce que el 70% de estos ingresos ilícitos se pueden blanquear a través del sistema financiero y en otras transacciones que se hacen en efectivo, representando una amenaza a la seguridad económica y por ende a los intereses nacionales a nivel global, regional y de país.

Sobre el delito del narcotráfico, la Administración para el Control de Drogas de EE. UU., DEA, dice que ese valor supera los 500.000 millones de dólares; según David Val Palao (2014), esto equivale a estar en los puestos 21 o 22 de la lista del Producto Interno Bruto en el mundo, PIB, cercano al PIB de los Estados ricos (Noruega, Bélgica o Argentina). El control financiero sobre este delito resulta difícil y arduo por la permisividad y reserva de algunos bancos en paraísos fiscales³⁸, la subfacturación de comercio internacional, el contrabando, el mercado negro de divisas, entre otros. El núcleo duro de la economía criminal está en el narcotráfico por la capacidad de entrelazarse con la economía legal (Kaplan, 1996, p. 219).

Sobre el tráfico ilegal de armas, es preciso mencionar que en la actualidad el gasto militar global alcanzó 1,75 billones de dólares, según las cifras del Instituto Internacional de Investigación para la Paz de Estocolmo, SIPRI, parte orientado a la compra y venta de armamento; Estados Unidos y grandes potencias tienen la capacidad legal y técnica de vender armamento, que en algunos casos termina abasteciendo a muchos países solicitantes, entre ellos a Estados no democráticos y corruptos,

³⁶ Marcelo Justo escribió el 31 de marzo de 2016 en el diario BBC Mundo, que las cinco actividades del crimen organizado que recaudan más dinero en el mundo son en su orden el narcotráfico, el tráfico humano, las falsificaciones, tráfico de vida salvaje y tráfico de petróleo. Recuperado de http://www.bbc.com/mundo/noticias/2016/03/160316_economia_crimen_organizado_mj#orb-banner

³⁷ El PIB de Colombia en 2015 fue de US \$ 292,1 mil millones según los datos publicados por el Banco Mundial.

³⁸ Los paraísos fiscales son considerados cajas negras en donde se facilita el lavado de dinero gracias a las estrictas normas de secreto bancario que cobijan a los inversionistas extranjeros y que les permite mover su dinero sin ningún tipo de fiscalización, entre muchos se mencionan las islas Caimán, Bermudas, Barbados, Aruba, Belice, Chipre, Liechtenstein, Luxemburgo, etc., presentado por el portal virtual de Las2orillas en octubre 9, 2014. Recuperado de <http://www.las2orillas.co/los-10-paraisos-fiscales-mas-grandes-del-mundo/>



cuyo control de armas es incipiente, quedando en poder de comerciantes ilegales, de mafias y finalmente en carteles criminales como Sinaloa, Rastrojos, Ejército de Liberación Nacional, ELN; bandas criminales, Bacrim y las Fuerzas Armadas Revolucionarias, FARC, entre muchos.

Sobre la falsificación, recae especialmente en medicamentos y tecnología, la piratería de películas y software y ropa, entre otros, y cuyo valor estimado es de USD 308.000 millones, según David Val Palao de la Fundación Melior (2014). La Organización Mundial de Aduanas estima que estos productos conforman entre el 5% y el 7% del comercio global.

Sobre la trata de personas, denominada la esclavitud del siglo XXI, negocio en crecimiento, en el Informe de la Organización Internacional del Trabajo, OIT, de 2014, se escribió que las ganancias privadas de este comercio ilegal ascendieron a USD 150.000 millones, unos USD 99.000 millones en tráfico humano o la explotación sexual los otros USD 51.000 millones explotación económica e incluyen el trabajo doméstico, agrícola, construcción, industria, etc.

Sobre el tráfico ilegal de petróleo se estima en USD 10.800 millones, dentro de este monto está el financiamiento del autodenominado Estado Islámico, es incierta la situación en el levante, zona de la mayor producción de crudo en el mundo, Irak después del primer productor mundial Arabia Saudi, tiene la ciudad de Mosul en poder del ISIS, ciudad que produce más de 2 millones de barriles diarios. El contrabando en esta región es incalculable, el crudo se vende por debajo del valor de producción.

Sobre el tráfico de vida salvaje, se evidencia la muerte de elefantes para traficar con el marfil, muerte de rinocerontes para extraer el cuerno y de tigres por la piel, un negocio que asciende a USD 10.000 millones, focalizado en África y Asia, especialmente; el Fondo Mundial de la Naturaleza referencia el tráfico anual estimado de 100 millones de toneladas de pescados, 1,5 millones de pájaros (especialmente en Latinoamérica) y 440 mil toneladas de plantas medicinales.

Se evidencia en la Figura 4.1 el ingente valor estimado de la participación del tráfico de drogas dentro del abanico de los crímenes económicos a nivel mundial. Si bien acarrea grandes riesgos en el tráfico, especialmente a través de las rutas marítimas, también el negocio ilícito es muy rentable y aumenta en la medida que recorre la cadena logística de producción - consumo.

Figura 4.1 Valor estimado del mercado ilícito internacional y la participación del tráfico de drogas y otros delitos



Fuente: Revista virtual El Economista. <http://eleconomista.com.mx/sociedad/2015/07/14/las-cifras-economicas-narco>.



4.1.3 Contexto del Crimen económico en Colombia

En la última década la economía se ha deteriorado a nivel global; entre otras causas por la caída en el precio del petróleo³⁹ y su estrecha relación de sus finanzas con el mercado de los combustibles fósiles, por los conflictos culturales y por las asimetrías generadas ante nuevas amenazas; a nivel Latinoamérica la economía ha tenido una modesta expansión del 2 y 2,5%, según el Centro de Desarrollo de la Ocd (2014); aunque pervive la desigualdad estructural en la distribución de la renta, la corrupción, la falta de recursos presupuestales para fortalecer las políticas públicas de bienestar, se presenta además una violencia interestatal con más de 100.000 homicidios por año⁴⁰ causada por los cambios políticos, la lucha contra las drogas, el aumento local de producción y cultivos de hoja de coca y presencia de grupos criminales.

Colombia presenta similitudes respecto a los reducidos niveles de bienestar social en Latinoamérica y lo evidencia entre otros aspectos por el déficit de infraestructura nacional en campos y ciudades, las bajas tasas de crecimiento y desarrollo, y los niveles de desigualdad, situaciones que han generado en las últimas décadas una alta

tasa de urbanización⁴¹, alcanzando cerca de un 80% (la tasa de países en desarrollo ha sido 50%); lo que impide una adecuada y oportuna planificación en infraestructura, salud, educación y seguridad en las ciudades. La conflictividad socio política, la violencia causada por los grupos criminales (Bacrin, FARC, ELN y AUC) y la falta de cobertura en servicios básicos ha motivado el desplazamiento poblacional desordenado, aspecto que se convierte en factor de riesgo y contribuye a las altas tasas de crímenes, entre ellos, los económicos en el campo y las ciudades; pero otros elementos inducen a que se presente una economía criminal, como la desigualdad de oportunidades, la insuficiente seguridad ciudadana y la poca probabilidad o certeza en el arresto, el mal ejemplo de los dirigentes públicos en cuanto a transparencia en el manejo de lo público, la falta de infraestructura (vías, alcantarillados, pavimentación, iluminación, aseo, etc.), la ausencia de la educación, prevención y en especial de una justicia adecuada en cuanto a investigación, severidad en el castigo y condena, aspectos que inducen a un alto índice de impunidad⁴²; que en caso contrario de lo anterior serían los mejores elementos disuasivos a la comisión del crimen.

La prevalencia de la impunidad, en el marco anterior incentiva la comisión de delitos y aunque es evidente el diagnóstico en toda Colombia, en las regiones de la costa Caribe y la costa Pacífica es muy sensible la problemática; los municipios costeros presentan ingentes rasgos de pobreza⁴³,

³⁹La volatilidad y caída de los precios del petróleo ha sido significativo, Bloomberg Index indicó que los precios promedio de los años 2012, 2013 y principios de 2014 superaban los USD 100 por barril; en julio 2014 se inicia un descenso y en julio 2015 ya se cotizó a USD 60 por barril promedio, cerrando diciembre 2015 por debajo de los USD 35 barril e iniciando 2016 con cifras de USD 26 barril. La Universidad Nacional de Colombia indicó que son serios los riesgos que traería para la economía del país una caída extrema en los precios internacionales del petróleo. El PIB se reduciría en un 13% para 2021, la inflación subiría al 1,8% anual y el desempleo volvería al 12%. Para agosto de 2016, las cotizaciones se han estabilizado en la franja de los USD 45 barril, siendo nefasto para las economías después de provisionar los presupuestos fiscales al doble de este valor.

⁴⁰ El PNUD, en su Informe “Seguridad Ciudadana con rostro humano, diagnóstico y propuestas para América Latina”, informe 2013/14 señala: “Entre 2000 y 2010 la tasa de homicidios de la región creció 11%, mientras que en la mayoría de las regiones del mundo descendió o se estabilizó. En una década han muerto más de 1 millón de personas en Latinoamérica y el Caribe por causa de la violencia criminal. Por otra parte, considerando los países para los cuales se cuenta con información, los robos se han casi triplicado en los últimos 25 años. Y, en un día típico, en América Latina 460 personas sufren las consecuencias de la violencia sexual; la mayoría son mujeres”. Recuperado de [www.http://www.latinamerica.undp.org/content/dam/rblac/img/IDH/IDHAL%20Informe%20completo.pdf](http://www.undp.org/content/dam/rblac/img/IDH/IDHAL%20Informe%20completo.pdf)

⁴¹ Colombia en 1960 presentaba un 45% de población urbana, mientras que en 2015 el porcentaje aumentó al 76% sobre una población de 48'228.704 millones de habitantes, según el reporte del Banco Mundial.

⁴² Según el Índice Global de impunidad, IGI, de 2015, obtenido del estudio realizado por la Unam en Puebla, México, sobre 59 países monitoreados, Colombia tiene 75,9. Es el tercer país con mayor impunidad en el mundo después de México y Filipinas. Recuperado de <http://www.pudh.unam.mx/perseo/indice-global-de-impunidad-igi/>. La cifra la ratificó el pasado 1º agosto el Fiscal General, Néstor Humberto Martínez, quien manifestó que la impunidad de los diferentes delitos en el país ronda el 99%.

⁴³ En el periódico La República de enero 7 de 2015, en el artículo “Cómo nos duele la pobreza del Caribe y Pacífico”, Verano de la Rosa, manifestó que el Caribe tiene 10 millones de habitantes, 21,5% de la población nacional, de los cuales 2,3 millones viven en estado de “pobreza extrema”, que representan 46% de todo el país, además, tiene 4,5 millones de personas con Necesidades Básicas Insatisfechas, NBI, de los 13 millones que hay en el país, es decir, 35%. Recuperado de http://www.larepublica.co/c%C3%B3mo-nos-duele-la-pobreza-del-caribe-y-pac%C3%ADfico_271696 y según la revista Dinero, de mayo 8 de 2015, el deterioro del bienestar en los departamentos que componen el Pacífico es progresivo; en Chocó el índice de pobreza extrema alcanza el 79,2%, en Cauca



atraso, corrupción y delitos económicos⁴⁴. Hay quienes optan en mayor medida por las actividades criminales por encontrarlas más rentables que las legales disponibles.

En el territorio nacional se presentan varios delitos económicos, entre estos, la minería ilegal y criminal (extracción de oro), presente en 233 municipios que financia grupos criminales, Bacrim y guerrillas; el fenómeno destruye el medio ambiente (en 2013 se depositaron cerca de 170 toneladas de mercurio), quita los recursos regionales (60% de zonas hidrográficas intervenidas por la minería) y financia al terrorismo y en alto grado propicia el enriquecimiento ilícito. Según la Presidencia de la República de Colombia (2015), las mafias recaudan cerca 7,1 billones de pesos.

El tráfico ilegal de migrantes irregulares en Colombia se incrementa en la medida en que varios países estén presentando situaciones conflictivas, como se evidencia actualmente; en el primer semestre de 2016 se han deportado cerca de 9.377 migrantes ilegales (Semana, 2016); es un problema por razones humanitarias y de seguridad, es un lucrativo negocio para las mafias (coyotes) que trasladan a migrantes por diferentes rutas desde Brasil, Ecuador, Caribe y Venezuela, a extranjeros provenientes de Cuba, Haití, Congo, China, Nepal, Pakistán y hasta de Siria y que desean llegar a Estados Unidos y Canadá, por la vía a Panamá desde el golfo de Urabá, en donde se embarcan en lanchas rápidas o en barcos de carga para llegar hasta la playa La Miel y ahí son abandonados en muchos casos, el costo cobrado a cada migrante estimado por cruzar el país se estima en USD 3.000. Muchos migrantes son inducidos a transportar droga, lo cual indica que alrededor del delito de tráfico humano hay otros delitos económicos interrelacionados.

El contrabando, delito económico que afecta a comerciantes y a toda la población, ya que el Gobierno deja de recibir cerca de USD 1.500 millones (Dinero, 2015); que podrían destinarse a

46,6% y en Nariño 43,8%. Recuperado de <http://www.dinero.com/economia/articulo/economia-del-pacifico-colombiano-retos-educacion-superacion-pobreza-extrema/211904>

⁴⁴ Casos emblemáticos de mala administración o corrupción son investigados por la Contraloría General de la Nación desde 2015, entre ellos se encuentran los Programas de Alimentación Escolar, PAE (Guajira, Chocó, etc.), el Sistema Nacional de Participación (presupuestos públicos), Regalías (obras inconclusas), Electricari-be (desfalco), Refinería de Cartagena (sobrecostos), etc.

la educación, la salud o la infraestructura por la vía tributaria, pero además contribuye a la competencia desleal, lavado de dinero, quiebra de empresas y desempleo, entre otros.

El país transita del conflicto armado a un posconflicto, además perviven organizaciones y bandas armadas, el tráfico ilegal de armas cobra importancia por ser lucrativo y de difícil control, afectando sensiblemente la seguridad nacional. La dirección general de Policía Fiscal y Aduanera indicó que cerca de 69% del tráfico de armamento que ingresa al país se hace por los puertos marítimos; según el Observatorio de la Universidad del Rosario (2015), esto se debe a que faltan medios de seguridad tecnológica de detección efectivos al ingreso de mercancías, en Buenaventura, Barranquilla, Cartagena y Turbo que provienen del tráfico negro en las fronteras. Es un tráfico “hormiga”, que multiplicado por miles que evidencia el tamaño del mercado negro para delincuentes, organizaciones, carteles de las mafias y del narcotráfico del país, donde todas las fronteras son vulnerables a este ilícito. En 2013, hubo 14.967 homicidios; 11.487 (76.74%) fue con arma de fuego y en 2014 de 12.958 homicidios, 9.532 fueron con arma de fuego (82,98%). Según la Dirección de Investigación Criminal e Interpol, Dijin, de la Policía Nacional de Colombia, se estima que hay entre tres y cuatro armas ilegales por una legal, esto significa que circulan alrededor 2 millones y cuarto y 4 millones 480 mil armas de fuego ilegales, a pesar de la drástica normatividad dictada en el Decreto 2535 de 1993 relacionado con la tenencia y porte de armas, municiones, explosivos y sus accesorios.

4.1.4 El delito del narcotráfico

Al hacer una referencia sobre este delito se argumenta desde la perspectiva presentada anualmente a nivel mundial por la Oficina de la Naciones Unidas contra la Droga y el Delito en su último informe⁴⁵ sobre el mercado de drogas (opiáceos, cocaína, cannabis, estimulantes tipo anfetaminas y nuevas sustancias), el estimativo de consumidores es de 250 millones (4.35 por cada 100.000 habitantes) y se incrementa cada año en 3 millones, cerca del 10% de ellos catalogados problemáticos, cuyo acceso a tratamiento únicamente es de uno de cada

⁴⁵ El Informe mundial sobre las drogas, presentado por la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito, Unodc, en el 2016, recopila las encuestas que se realizaron a nivel global durante 2014. El Informe Mundial sobre las Drogas, 2016, se publica tras un momento histórico en la política mundial en materia de drogas, el período extraordinario de sesiones de la Asamblea General sobre el problema mundial de las drogas.

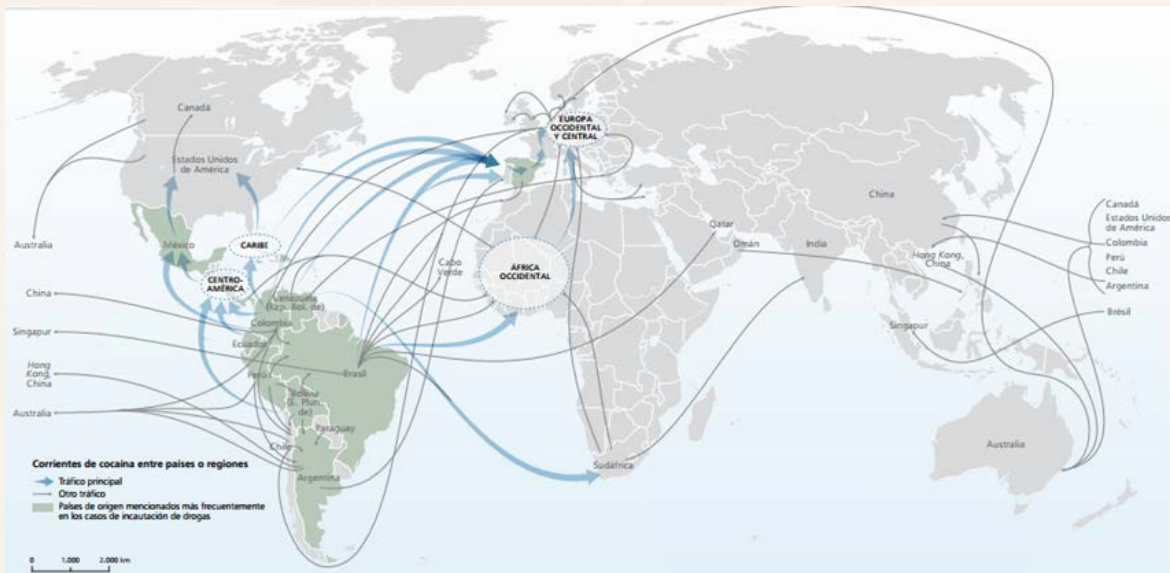


6, se presentan 208 mil muertes anuales por esta causa directa, además que propicia gran afectación a la salud pública mundial (VIH o Sida, tuberculosis, hepatitis C, etc.).

En cuanto a la oferta, según el informe, el cannabis (presente en 129 países) es el más usado (3,8% de la población mundial), se contabilizaron cerca de 2,2 millones de incautaciones, aunque no precisa la cantidad exacta entre otras causas, debido al tinte medicinal autorizado en muchos Estados; una cifra dada por Unodc en 2006 relaciona incautaciones del orden de las 5.200 toneladas⁴⁶; las drogas sintéticas presentan una tendencia en aumento cada año y la producción de nuevas sustancias (150 en 2014) y la incautación de cerca de 170 toneladas evidencian la razón de ser el segundo producto alucinógeno que se demanda en el mundo. Los opiáceos presentaron una producción cercana a las 4.770 toneladas en 2014 disminuyendo un 38% respecto al año precedente.

La producción de cocaína para abastecer los 18,8 millones de consumidores, se prevé va en aumento evidenciado en el incremento del 10% de hectáreas de hoja cultivadas respecto al año precedente en Colombia para abastecer el mercado de América Central y Norte y las nuevas rutas hacia África y Asia Oriental; según lo presentado por Pascual Restrepo (2016), la producción anual en Colombia oscila entre 450 y 576 toneladas de las cuales se incautan más de 200 toneladas.

Figura 4.2 Nuevas rutas usadas para el tráfico de cocaína



Fuente: Unodc, Respuesta al cuestionario Informe 2016, obtenido de: https://www.unodc.org/doc/wdr2016/WDR_2016_ExSum_spanish.pdf, (Resumen, p. xiii).

Las economías de países como Afganistán, Bolivia, Colombia o México crecen de la mano del tráfico de drogas, armas o personas, lo manifestaba la Fundación Melior”, particularmente se justifica tal afirmación en la evolución del mercado ilícito del narcotráfico colombiano; en los años 1970-80 la droga impulsó el negocio inmobiliario, generó una revaluación del peso e incentivó el contrabando, a partir de la década de los 90 la droga financia las organizaciones armadas terroristas, del año 2002-2014 el narcotráfico pesaba entre el 2 y 2,5 del PIB (cerca de USD 5 millones) y entre los 2015-16 es un determinante de la desigualdad en los ingresos, irregularidades en la titulación de tierras, el lavado de activos y el fortalecimiento del mercado ante un aparente fracaso en las políticas antidrogas nacional e internacional.

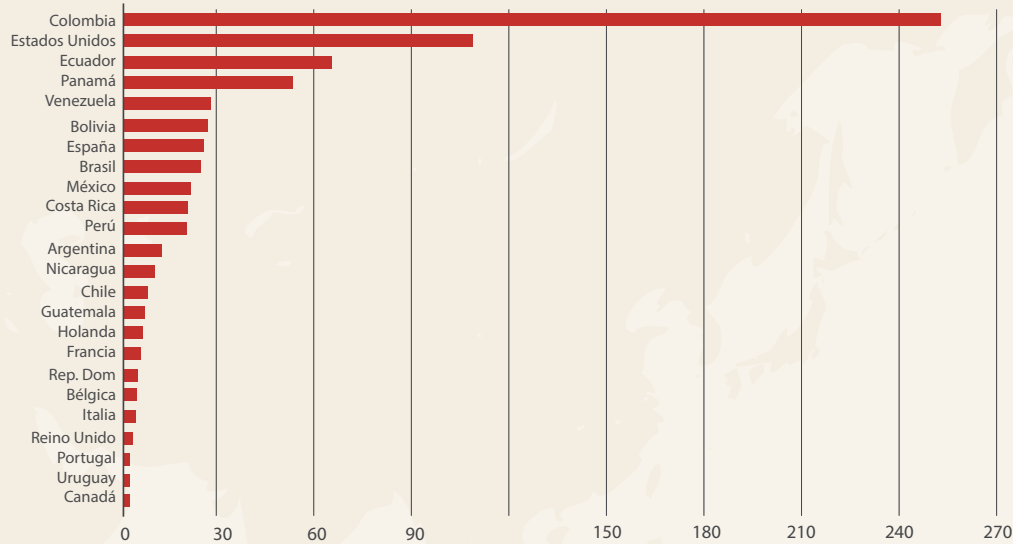
El valor de la cocaína en el campo colombiano ha subido de precio en los últimos 15 años y ha incentivado a que crezca el negocio de cultivo y producción a tal punto de recibir ingresos hasta por USD 3.500 millones de dólares al año, para las arcas de los grupos armados que fortalecen posiciones en las regiones con poco control estatal. El traslado de las actividades de tráfico a México y Centroamérica evidencia que el problema de las drogas no solamente es interno.

⁴⁶ Infografía en <http://www.elnuevodiario.com.ni/infografia/3513/> Matilde Córdoba, Managua, Nicaragua 2016



Las cifras presentadas por Bo Mathiasen de Unodc en el Informe Mundial de Drogas (2016), indica que el área cultivada con hojas de coca se duplicó en los dos últimos años, alcanzando en el primer semestre de 2016 la cifra de 96.000 hectáreas, representando una producción potencial de 646 toneladas métricas de cocaína y que pese a los resultados de lucha (252 toneladas incautadas) sigue siendo un problema interno, debido al aumento en el consumo, además que trasciende a la frontera donde se incrementa la demanda.

Figura 4.3 Decomisos de cocaína a nivel global



Fuente de Infobae con datos de Unodc: <http://www.infobae.com/2014/11/08/1607378-los-10-paises-los-que-mas-se-consume-y-se-trafica-cocaina/>

4.2 Logística y Sostenibilidad

4.2.1 Marco conceptual

La dinámica de la logística⁴⁷ trasciende de lo teórico a lo práctico, en el sentido conceptual la logística como ciencia y arte (o ambas)⁴⁸ hace referencia a proporcionar los recursos (humano, físico o material, servicios, finanzas, datos, etc.) necesarios para cumplir con una actividad ejecutiva, con base en la planificación, obtención y disposición de los medios en la cantidad, costo y calidad necesarios, momento oportuno y lugar específico, para satisfacer adecuadamente la necesidad del consumidor final.

Teniendo en cuenta que la logística ha estado presente en la realización de grandes proyectos de la historia, permitiendo proveer de medios a la construcción de civilizaciones y aportar en el desempeño de grandes empresas, entre ellas, la de mayor complejidad que es la guerra de manera espontánea e intuitiva; solamente la definición del concepto de logística se concretó en la época posnapoleónica cuando el Barón Henri de Jomini⁴⁹ la conceptualizó en la obra *“Precis de L’Art de la Guerre”* (1836), incorporándola

⁴⁷ Logística: parte del proceso de la cadena de suministros que planifica, implementa y controla el flujo eficiente y almacenamiento de bienes, servicios e información atinente, entre el punto de origen y de consumo con el propósito de satisfacer los requerimientos de los usuarios.

⁴⁸ Hugo Fontena, en su libro *“Apoyo logístico a las operaciones militares”*, hace referencia a la discusión vigente sobre la Logística, si es ciencia, arte o ambas; si es ciencia se refiere al conocimiento cierto de las cosas por sus principios y causas; y si es arte por la virtud, disposición y habilidad para realizar una actividad. Personalmente, me inclino porque la logística es más ciencia que arte, dada la integración con múltiples disciplinas y ciencias (economía, administración, ingenierías, salud, jurisprudencia, etc.) y especialmente, por la evolución de los acontecimientos de precisión, los procesos de servicios y el apoyo a la gestión industrial, todo ello con el acompañamiento de la tecnología de la información.

⁴⁹ Antoine-Henri Jomini nació el 6 de marzo de 1779, en Payerne, Suiza. Educado para una carrera en el negocio, comenzó como em-



como un elemento más del arte de la guerra, junto a la estrategia y la táctica; es decir, que el concepto de logística ha evolucionado de la condición natural de proporcionar medios de manera tácita y obligada a los proyectos de la humanidad en la historia, a una condición necesaria y visible que prevé y proporciona los medios para desarrollar las operaciones industriales, de servicios y específicamente las que son de interés propio, las bélicas y de seguridad. Etimológicamente la palabra logística tiene origen francés como derivación de la palabra “loger” (habitar o alojar), correspondiendo al nombre dado en las guerras napoleónicas al oficial encargado de organizar los alojamientos y acantonamientos de tropas, *Major General des Logis*.

El concepto de logística ha evolucionado de lo intuitivo a lo técnico paralelo a la revolución industrial y al maquinismo y por qué no mencionarlo al desarrollo de las guerras, a tal punto que tras la Segunda Guerra Mundial el vocablo Logística hace parte del pensamiento militar, debido al gran esfuerzo bélico y económico que determinaron el éxito militar (Salgado, 1973, p. 6); posteriormente, eventos como las guerras de sudeste asiático, el medio oriente, Afganistán e Irak han sido evidencia de la importancia que ha tenido la logística para el desarrollo operacional, como lo planteó el Teniente Coronel de Infantería de Marina de Estados Unidos Cyrus G Thorpe⁵⁰, “La estrategia y la táctica proporcionan el esquema de las operaciones militares, la logística proporciona los medios para ello”.

Entonces, surgen definiciones propias de la Logística Militar, como la presentada por el Almirante Jesús Salgado Alba: “La logística es la parte del Arte de la Guerra que tiene por objeto proporcionar a las Fuerzas Armadas los medios de Personal, Material y Servicios necesarios para satisfacer en cantidad, momento y lugar adecuados, las exigencias de

pleado en una casa de banca en Basilea, pero pronto se trasladó a París en 1796, donde trabajó en la banca. Ingresó al Ejército suizo en 1798, participó en el Ejército francés en la tercera coalición, fue un gran teórico de la guerra y participó como miembro de estado mayor de Napoleón como teórico militar; enviado en 1807 al Ejército del Zar Alejandro, pero en la invasión se abstuvo de participar. Fue un destacado escritor militar, creó la palabra “logística”. Murió a los 90 años y dejó un legado como escritor y tratadista militar, entre sus obras esta los *Principios del arte de la Guerra*. Hoy en día, la logística no sólo sigue siendo una preocupación importante en cualquier operación militar, sino que también ha surgido como uno de las principales herramientas en la gestión de la empresa.

⁵⁰ Cyrus George Thorpe fue Teniente Coronel de la Infantería de Marina de los Estados Unidos, considerado el padre de la logística. Autor del libro *Pure Logistic: the science of war preparation* (1917), en cuyo contenido están los preceptos, principios y hechos históricos que hacen parte de la esencia y teoría de la logística.

la guerra” (Salgado, 1973, p. 7). La definición presentada a mediados del siglo pasado por el Almirante Henry E. Eccles USN⁵¹, sobre la Logística, se refiere al “puente que conecta a la economía de una nación con las fuerzas de combate de esa nación”, mostrando la obligación y comprometimiento del establecimiento y del poder económico de la nación para reconvertir su aparato productivo con un propósito de apoyo a la movilización industrial y financiera en defensa de los intereses nacionales (Nuuechtersein, 1973), proporcionando los medios necesarios al poder coercitivo legal para mitigar las amenazas existentes en la nación.

Incorporar la logística integral permite apreciar otros escenarios y actores usuarios de la logística, como el flujo de elementos de sostenimiento para el logro de sus propósitos. Chopra y Meindl (2008) definen la cadena de suministro como todas las partes involucradas directa o indirectamente en satisfacer al consumidor, tales como la movilidad, el almacenamiento, los intermediarios y a los clientes que formalizan el proceso en etapas de la cadena de suministro: Clientes, Minoristas, Distribuidores, Manufactureros, Proveedores de materia prima y cuyo objetivo es maximizar el valor global generado.

4.2.2 La Logística y su evolución

Las Fuerzas Militares de Colombia, en el documento Modelo Logístico Conjunto para un CODA FF. MM. (2015), define a la logística como “la ciencia y el arte de planear (previsión) bienes y servicios destinados a apoyar y sostener las fuerzas en un teatro de operaciones. Lo que conlleva la ejecución de actividades de las funciones logísticas destinadas a brindar los recursos necesarios, atendiendo a la calidad y la cantidad requeridas, en el lugar y tiempo oportunos”.

La evolución de los acontecimientos globales del nuevo siglo ha demandado de nuevos conceptos de la Logística, tales como el difundido por el

⁵¹ *Real Admiral USN Henry Effingham Eccles* (1898 - 1986), graduado en la marina estadounidense en 1922, con maestría en Ingeniería mecánica de la Universidad de Columbia en 1930, comandó dos submarinos y se desempeñó como ingeniero de crucero USS Lake City, además en la Secretaría de Marina Dirección de ingeniería. En 1940 estuvo al mando del USS John Edwards en Filipinas. En 1943 coordinó la planificación, construcción y apoyo de bases avanzadas en el Pacífico central. Al fin de la II WW, pasó al Departamento de la Marina y luego a comandar el acorazado USS Washington. Entre 1947 y 1951 fue designado como primer Presidente del Departamento de Logística de la Escuela de Guerra Naval. Sus obras: *Logística Naval Operacional* (1950), *La logística en la Defensa Nacional* (1959, 1981, 1997), *Conceptos militares y filosofía* (1965), *Potencia Militar en una Sociedad* (1979).



Departamento de Defensa de los Estados Unidos que incluye el término de la Logística Enfocada (*Focused logistics*) (Staff, 2004), corresponde a la capacidad de proporcionar a la fuerza conjunta personal, equipo y suministros, y apoyar en el lugar correcto, en el momento adecuado y en cantidades suficientes, a través de toda la gama de las operaciones militares; esto es posible en tiempo real gracias a un sistema de información basada en la red, para proporcionar de manera precisa y visible, como parte de un sistema integrado que efectivamente une al comando operativo y al operador logístico de las fuerzas conjuntas, los servicios y los organismos de apoyo a través de innovaciones y transformación de procesos, sistemas y organizaciones.

La demanda de medios es en última instancia impredecible dentro del ambiente netamente operativo y el éxito logístico depende de la velocidad de reconocimiento de patrones y la velocidad de respuesta a las necesidades (como personal, sistemas de armas o sanidad). La capacidad de reconocer patrones y la velocidad en la respuesta son dos principios clave en los seres vivos (como hormigas o abejas). Un principio básico dice que la mejor cadena de suministro no es la que está más optimizada sino la que es más flexible y mejor se adapta al entorno.

La Administración de la logística adaptativa, *Adaptive Logistics Management*, ALM, hace énfasis no en la optimización sino en la flexibilidad y adaptabilidad logística, requiere como apoyo la tecnología de la información que permita el acceso y el intercambio de datos en tiempo real entre las “unidades de negocio” facilitando un conocimiento previo desde la óptica de la logística para identificar las amenazas, oportunidades y los patrones de la demanda, utilizando el sistema complejo *Command, Control, Communications, Computers, Intelligence, Surveillance and Reconnaissance, C4ISR*, es decir, sistemas integrados de mando, control, comunicaciones, ordenadores, inteligencia, vigilancia y reconocimiento.

La actividad y operatividad en el mar demanda de una Logística naval, especializada y caracterizada por los procesos desarrollados en el medio en donde opera, el mar (ríos o lagos), es improductivo funcionalmente sino que además, el solo hecho de mantener un artefacto a flote se requiere de un esfuerzo logístico⁵² importante, aun sin desarrollar

faenas o combatir; adicionalmente, la complejidad tecnológica de los sistemas y componentes del equipo naval hace imperativo factores de previsión para lograr la autonomía, mantenimiento y sostenibilidad de los mismos.

4.2.3 Logística en el contexto del narcotráfico en Colombia

El narcotráfico delito transnacional y crimen económico mundial, afecta la seguridad de los países involucrados en producción y consumo, frena su desarrollo económico legítimo, porque genera una economía subterránea paralela que permite soportar la organización y el funcionamiento de los grupos y organizaciones delincuenciales.

Actualmente, los Estados están insertos dentro del concepto multidimensional de seguridad y donde académicamente se tratan los temas de la guerra, no guerra y las mencionadas “nuevas amenazas” (Ortiz y Arancibia).

Es cierto que se declara la “guerra al crimen del narcotráfico” cuando de perseguir el delito se trata; debido a la magnitud del daño a la legítima economía, a la destrucción generada a la sociedad y a la vida, en igual sentido, por el diseño de estructuras, organizaciones y procesos criminales que toman un roll que se equipara a las fuerzas institucionales que los confronta, incluidos la operación delictiva y sus medios de apoyo logístico.

La logística aplicada atiende de manera práctica la resolución de los problemas logísticos interpretando y adaptando los principios dictados en su teoría a las situaciones reales y de modo concreto a la satisfacción de las necesidades y al esfuerzo requerido para cumplir, desarrollar y mantener una tarea operativa, la logística aplicada es esencialmente experimental, realista y funcional.

La “logística del narcotráfico” se interpreta como una antítesis a la lógica de la ciencia y el arte que en esencia corresponde a la “logística del bien”, pero existe en un sentido pragmático en actividades, acciones, proyectos y ejecutorias; por ende, racionalidad en sus actores, planes preparatorios, sistemas, procesos y organizaciones del crimen. Los resultados de “éxito” (crímenes o delitos) corresponden al apoyo de su logística.

⁵² Todo Esfuerzo para resolver un Problema de Logística Operativa ha de consistir en Aplicar las *Funciones de Dirección* (Planeamiento y organización) a los *Elementos Funcionales* (Personal, abastecimientos, transportes, mantenimiento, sanidad, ingeniería -

instalaciones), siguiendo el proceso del *Ciclo logístico* (Determinar necesidades, obtención de ellas, distribución y disposición) ejecutando las soluciones mediante los *Órganos de Apoyo Logístico*. Bases Navales Fijas y Móviles.



Son los precios finales de la cocaína en los diversos escenarios los que dinamizan el negocio y generan su atractivo como crimen. Las organizaciones dedicadas a este delito actúan dentro de un ciclo permanente de actividades ilícitas, en principio, la búsqueda de tierras para cultivar la coca (destrucción de bosques), la compra y transporte de insumos químicos (sobornos y engaño), el procesamiento (seguridad por organizaciones armadas), la comercialización (reclutamiento), el transporte, la distribución y finalmente el proceso de lavado de activos.

Dos elementos sustentan el negocio ilícito del narcotráfico en Colombia, el sistema de producción y el de consumo; el primero da inicio a la cadena productiva con la localización de terrenos, el desarrollo de cultivos, la obtención de insumos y la producción; y el segundo, la distribución, el tráfico y la comercialización; elementos que se asimilan por su naturaleza a una logística de producción y consumo, que por sus características delictivas presentan una especial creatividad e innovación en el flujo logístico, orientado por ciertos principios de la logística como la sensibilidad, flexibilidad y supervivencia (Uribe, 2016, pp. 364-366).

El proceso de fabricación de la cocaína se inicia con el cultivo y la obtención de la hoja de coca para la producción de la pasta básica y finaliza con el refinamiento del clorhidrato de cocaína. La cadena productiva requiere de un área cultivable, de personas recolectoras y de seguridad (organizaciones armadas), medios de fabricación (transporte de insumos y químicos, laboratorio o cocinas y finanzas), y la cadena de distribución de personas, rutas, medios de almacenamiento y encubrimiento, transporte, distribución y mercado mayor y minorista.

La actividad logística primaria está en desarrollar los cultivos de coca, es un delito no solo por el propósito final sino por los efectos de daño ambiental que produce sobre bosques primarios y parques protegidos, es desarrollado por campesinos y colonos (familias) que han materializado una especie de “economía feudal” por la connotación del uso y abuso de grandes extensiones de terreno, necesidad, manipulación y presión de las organizaciones; los colonos se benefician con los escasos recursos obtenidos ante la poca posibilidad de desarrollar cultivos legítimos al no poseer tierras, ni insumos, ni vías para vender sus cosechas, pagan normalmente el gramaje o impuesto por la venta de hoja a las organizaciones como las FARC y el ELN (Sarmiento y Krauthausen, 1991, p. 26).

La producción indica que se requieren 125 kilos de hoja de coca para obtener 1 kilo de pasta base, que al adicionarse varios componentes y químicos (kerosene, ácido sulfúrico, éter, soda cáustica, cemento, amoníaco y ácido clorhídrico) y procesar con calor, filtración y secado se obtiene el alcaloide. El rendimiento por una hectárea (ha.) de cultivos de coca se estima en 4,8 toneladas métricas de hoja, esto es que se podría producir 6,8 kg de cocaína por ha. cultivada. En la cadena productiva, los insumos químicos son básicos para la producción, se requieren cerca de 28 productos, la mayoría de uso común en la industria nacional e importación legal, entre otros de Estados Unidos y Alemania, por ello el difícil control (Lesmes, 2005). Las organizaciones permean las empresas y hacen los arreglos ilícitos para la obtención y transporte de productos.

Los laboratorios, cocinas y cristalizaderos son las “industrias” de fabricación, tiene dos áreas, la de mayor extensión es la chagra o cocina donde se procesa la pasta o base y la menor, pero más sofisticada, donde se refina el clorhidrato de cocaína, normalmente tiene depósitos de agua y químicos, secadoras artesanales, cernidoras, estufas industriales, cilindros de gas y oxígeno, compresores, prensas, grameras, resistencias y mecheros, licuadoras industriales, plantas eléctricas y motobombas para agua; ubicados cerca de los cultivos, bosques de “camuflaje” y ríos, con acceso a trochas y hasta pistas clandestinas; se ha modificado la ubicación recientemente acercándose más hacia las costas y con salidas de caños, especialmente en la región del Pacífico, donde se aprovechan los accidentes geográficos para la adecuación de astilleros para la construcción de artefactos, para el ingreso de insumos y la salida de la cocaína.

En el flujo de distribución, los narcotraficantes tienen un abanico creativo de modos para evitar que las autoridades descubran los alijos de la droga en todas las modalidades de transporte; pero la distribución por vía marítima es la preferida por permitir una mayor cantidad transportada, menor costo y más ocultamiento, requiriendo de una organización logística a su alrededor, como lo refiere la analista Ana Pérez (2014): “En la actualidad, es común que los delincuentes operen con rostro de naviero, armador, marino, empresario importador o agente aduanal. No existe en el mundo puerto infranqueable para las mafias”. En el proceso de transporte, el uso de embarques por vía marítima es el resultado de los varios años de experiencia de los traficantes que le han permitido desarrollar una organizada estructura con inversiones de capital importante, acceso a alta tecnología de



comunicaciones, navegación, vigilancia y seguridad; en el proceso de comercialización tienen agentes que hacen contactos nacionales e internacionales y de confianza que permita fluir el negocio de entrega y pago.

Los medios de distribución usados para movilizar la droga hacia el exterior por vía marítima contemplan el uso de puertos donde el buque de alto bordo con ruta internacional es contaminado con cargamento de cocaína bajo tres modos; el primero, son los tripulantes individualmente que introducen droga (cargan entre 100 gr. y 10 kg.), el segundo, cuando colocan la carga en calderas, compartimentos o contenedores (100 kg. – 5.000 kg), y el tercero, cuando toda la tripulación está involucrada y de manera concertada contaminan el barco en mamparos, bodegas, bajos fondos, combustible, contenedores, etc., los buques de alto bordo también suelen ser contaminados con los llamados cilindros “parásitos”, pegados externamente al casco. Además, el uso de contenedores en los puertos, es utilizado de manera común por los traficantes, colocando y retirando la carga ilegal de manera que se evitan los controles (lo que se conoce en inglés como “*ripon-rip off*”) y aprovechando que los medios de inspección son complejos y no intrusivos –(Colombia mueve cerca de 3,6 millones de contenedores anuales– (OEA- CICAD, 2015).

Los buques de cabotaje o de tráfico costanero son muy utilizados en la costa pacífica, generalmente para carga de pasajeros, madera y víveres como único medio de transporte, lo contaminan para llevar hasta 3.000 kg., sacan la mercancía a puntos preestablecidos en el mar para trasbordar a otros buques, a lanchas rápidas, Go-fast, o dejarlas al garete con radiolocalizadores.

Los buques pesqueros en promedio de 150 pies de eslora, con capacidad de 12 tripulantes y autonomía cerca de 20 días, provistos de eficientes equipos de comunicaciones y posicionamiento, no despiertan sospecha ante las faenas pesqueras que realizan, pero habitualmente son bases flotantes logísticas del narcotráfico para dar apoyo de tripulaciones, repuestos, víveres y combustibles a otras embarcaciones o las Go-fast, aunque sirven también como medio de transbordo de droga o arrastre de los torpedos hidrodinámicos (dotados de radiolocalizadores).

La evolución tecnológica evidencia que el fenómeno permanece y el beneficio de trasladar narcóticos por vía marítima es eficiente, lo que involucra sistemas logísticos intuitivos, pero eficaces; la aparición de los torpedos hidrodinámicos (sumergibles al arrastre), boyas georreferenciadas que son abandonadas

en el mar, los semisumergibles (SPSS – *Self propelled semisumersible*), *sumergibles* (SPFS – *Self propelled fullysumersible*), medios cada vez más evolucionados en su ingeniería y tecnología en aras a evitar la detección, interdicción y captura; confirma lo presentado por el Vicealmirante Durán González en la revista del Centro Internacional Marítimo de la Armada contra el Narcotráfico, Cimcom: “Los recursos al alcance del narcotráfico dan lugar a procesos de innovación tecnológicos de muy corto plazo que permiten una amplia capacidad de adaptación, orientados por estas organizaciones, motivo por el cual se requiere desarrollar mecanismos para anticipar, prevenir y combatir la amenaza”⁵³.

La evolución del diseño y técnicas constructivas de los SPSS y SPFS, se aprecia en las 36 capturas de estos artefactos desde 1993 a la fecha (Montoya, 2009). La aparición del primer semisumergible fue en la isla de Providencia (1992) con características que asemejaban a una embarcación tipo lancha con un recubrimiento de fibra de vidrio y un tubo que hace las veces de vela o salida de gases elevado; en el 2000 se descubrió en cercanías a Bogotá, una embarcación tipo submarino de acero con una alta tecnología, posteriormente hubo capturas en Santa Marta sin la tecnología del anterior, pero con mejoras respecto al primero; en el 2010, en Esmeraldas, Ecuador, y en 2011 en Timbiquí, Nariño, se capturaron artefactos con adelantos técnicos para la inmersión con sistemas de navegación y comunicaciones modernos, tanques de lastre, sistemas de estabilidad, manejo de la combustión interna, motores eléctricos y baterías recargables. Se estima que un artefacto semisumergible tiene un valor estimado a los USD 2 millones con capacidad de carga de 5 a 8 toneladas métricas que su valor supera los USD 10 millones al por mayor en Centroamérica, superando con creces la inversión.

Otros innovadores medios están en uso cada vez más frecuente, como las balizas radiocontroladas para rastrear y recoger paquetes arrojados al mar, incluso con capacidad de barrido de 200 millas. En general, el proceso de transporte y distribución continúa con un variado abanico de sistemas y con mayor frecuencia su utilización.

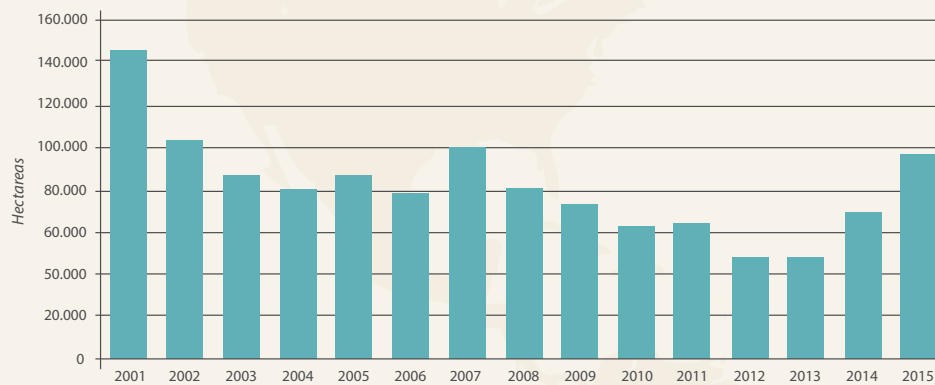
⁵³ La Revista del Centro Internacional Marítimo de la Armada contra el narcotráfico, Cimcom, hace un análisis permanente que le permite a la Armada Nacional tomar medidas de prevención en la lucha contra el tráfico ilícito por vía marítima y su afectación en países productores de tránsito y consumo, para prevenir, anticipar y combatir la amenaza. Recuperado de <http://cimcon.armada.mil.co/sites/default/files/2%20REVISTA%20CIMCON%20Perspectiva%20Mar%C3%ADtima%20Regional%20de%20la%20Din%C3%A1mica%20Narcotraficante.compressed.pdf>



El precio de insumos y producto final se fija en cada fase de la producción (recolección de hojas, pasta y refinamiento), que además depende de las variaciones del mercado de insumos y de las barreras y prohibiciones presentadas, como la erradicación, fumigaciones o la interdicción marítima. En el producto final, en la medida en que se persiga el delito, se contrae la oferta y los precios suben, ya que la demanda tiene un comportamiento inelástico; la demanda interna y externa es relativamente fija con tendencia a incrementarse a través del tiempo, aunque la suplementariedad que hacen los drogodependientes con otros productos permite mantener la estabilidad en los precios.

Las medidas administrativas de erradicación, sustitución de cultivos y/o aspersión aérea obliga a subir el precio de venta de la hoja en la medida en que se replieguen los cultivos a áreas de menor control (flotante), igual pasa con la producción *in situ*, ya que los laboratorios y cocinas están cercanas a los lugares de cultivo, situación diferente con los medios de acopio, distribución y comercialización, caracterizados por el sigilo e inventivas para transportar a un terminal o nodo el producto y luego venderlo o exportarlo; la multimodalidad es la característica del transporte y tiene creativas maneras de camuflar el producto, requiriendo de personas y organizaciones dedicadas a ello, significando un peso importante en la estructura de los precios.

Figura 4.4 Hectáreas cultivadas con hoja de coca hasta 2015



Gráfica 1. Serie histórica de área con coca a 31 de diciembre, 2001 - 2015

Fuente: Informe Unodc 2016.

http://www.unodc.org/documents/cropmonitoring/Colombia/Monitoreo_Cultivos_ilicitos_2015.pdf

Según Unodc, en su Informe de julio de 2016 se determinó la existencia de 96.000 ha. de cultivos de hoja de coca (EE. UU. da cuenta de 159.000 ha.), la producción potencial de 646 Tn de cocaína, el precio del kilo de hoja se estimó en USD 1,09 y en el sitio de producción el kilo de cocaína se valoró en USD 1.732, cabe anotar que de este proceso de cultivo, recolección y venta *in situ* están involucradas 74.500 familias en una economía ilícita, lo cual evidencia un delicado manejo de índole social y de seguridad.

Cuadro 4 Estructura de precios de la cocaína según proceso de producción (por mayor)

ACTIVIDAD	PRECIO (dólares)
Cultivo de coca y producción de pasta de coca	600-800
Transporte a los laboratorios de cocaína	100
Precusores químicos	200
Costos de refinación	200-300
Distribución a los mercados de consumo	3.200
Vigilancia, seguridad, sobornos	500
Lavado de dinero	1.700-3.400
Otros (abogados, rentas, etc.)	200
Total	6.600-8700

Fuente: Revista de la Facultad de Ciencias Económicas Universidad Militar Nueva Granada, Vol. 17, Julio 2009, Obtenido de Vellinga, M. (2006). En: http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0121-68052009000200012



El informe “El problema de las drogas en las Américas”, elaborado por la Organización de Estados Americanos, OEA, presenta cifras que confirma los altos réditos que induce a las decisiones de acción de los narcotraficantes en materia de economía criminal, da cuenta que el valor desde la producción en las selvas colombianas al mercado estadounidense se multiplica en 500 veces, esto es, que el kilo de pasta o base tiene un valor entre USD 585 y USD 780, al transformarse en cocaína y colocarlo en las costas (o puertos) propios el valor se estima en USD 7.000, posteriormente, al ser recibido en Centroamérica y Méjico el valor por kilo es USD 10.000 y al ser colocado en la frontera con los EE. UU. se cotiza en USD 15.000. El mercado al por mayor dentro de los EE. UU. supera el valor de USD 27.000 el kilo de clorhidrato de cocaína refinada; más sorprendente es el ciclo de distribución por dosis: en 2010 se conoció que el valor por un gramo de cocaína era de USD 165 o sea que el kilo ascendía a USD 165.000 y por un proceso de “alteración química” para rendir los 1.000 gramos se duplicaba, es decir, que el valor distribuido por kilo era de USD 330.000.

Figura 4.5 Precios del kilogramo de cocaína en mercado al por mayor



Fuente> Monitoreo de Cultivos de Coca 2014 - Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito - UNODC, Gobierno de los Estados Unidos, Dirección antinarcóticos de la Policía Nacional

Cabe anotar que las nuevas rutas del narcotráfico por Brasil y Venezuela hacia África, España, Gran Bretaña y Europa centro oriental, genera casi el doble del valor.

La logística del narcotráfico evidencia complejidades y sigilo en su propósito de prever medios a esta industria criminal, desde el inicio de la cadena de abastecimiento por parte de los productores hasta la satisfacción del cliente final o consumidor; dejando una alta rentabilidad a las organizaciones de narcotraficantes, pero presenta una externalidad negativa desde el punto de vista social y la economía legítima; desde esta óptica, el Estado pone a disposición los instrumentos adecuados para luchar contra la economía criminal del narcotráfico.



4.3 La logística militar en el contexto del éxito operacional en la lucha contra el narcotráfico

Los conflictos globales acarrearán nuevas amenazas (guerra, no guerra, conflictos e inestabilidades) que afectan la seguridad e intereses de los Estados, bajo este panorama a finales del siglo pasado e inicios del XXI, Munkler (2003), se determinó la adecuación de las estrategias y el apoyo de medios de apoyo y logísticos orientados a la modernización (Infodefensa, 2015) de la Fuerza Pública colombiana para mitigar los riesgos y amenazas, entre otros, los provenientes de los crímenes económicos y particularmente del narcotráfico. El ingente esfuerzo en el alto nivel del Gobierno, de las entidades presupuestales y de la Fuerza Pública en los últimos años ha permitido confrontar las principales amenazas bajo los conceptos de las nuevas formas de asociaciones de interoperabilidad, sinergia y eficacia.

4.3.1 Presupuesto y resultados operacionales

La logística de alto nivel busca resolver los problemas derivados de los planes estratégicos nacionales formulados para afrontar operaciones de salvaguarda a los altos intereses del Estado, entre ellos, combatir todo tipo de asociaciones criminales como el narcotráfico, que es el caso que nos atañe, y que van desde la formulación de políticas públicas de salubridad y prevención hasta esquemas prohibicionistas y de represión; ambos buscan alcanzar el bienestar y la seguridad del Estado.

Los más altos niveles del Gobierno, quienes toman las decisiones deben asumir que para mitigar riesgos, disuadir o afrontar eventos de inseguridad, entre ellos el narcotráfico, es necesario aprovisionar a las instituciones pertinentes y a las Fuerzas Militares, específicamente, con recursos necesarios para cumplir con los planes operacionales, lo cual nos lleva a afirmar que la logística es interdependiente con la seguridad. El mecanismo tipo para la obtención de medios corresponde a la asignación de presupuestos adecuados que permitan asumir los gastos en defensa y seguridad, GDS,⁵⁴ y atender

las responsabilidades constitucionales en pro de la salvaguarda de los intereses más preciados del Estado, seguridad, soberanía y el bienestar.

Colombia ha debatido la conveniencia en asignar presupuestos para la defensa y seguridad, GDS, y mejorar el apoyo y la eficiencia de las Fuerzas Militares para consolidar un entorno de tranquilidad y paz. Quienes propenden por el aumento del gasto militar lo soportan en un mayor crecimiento económico, porque el gasto resultaría económicamente productivo si este conduce a una situación de seguridad nacional, permitiendo el ejercicio de los derechos de propiedad, estimulando así la inversión privada y, por ende, el crecimiento y bienestar; en oposición los detractores de esta premisa argumentan que el GSD es el desplazamiento de gastos sociales y la disminución de bienestar de la población.

El presupuesto para las Fuerza Pública en Colombia ha dependido de las circunstancias de crisis y seguridad que alberga el territorio, la voluntad política para fortalecer el control territorial, ya que su débil presencia ha conducido a la criminalidad y violencia Patiño (2010) y para tratar de fortalecer la falta de capacidad disuasiva frente a las amenazas regionales (Patiño. C., 2010, p. 266).

En un estudio presentado por Ghia, Riveros y Soto sobre el Gasto Militar en Colombia y los efectos económicos, Tobar (1999) se hace referencia desde 1926 en que se han destinado recursos para el gasto militar en promedio anual del 1,8% de PIB, pero según el comportamiento cíclico económico han variado la asignaciones (de 0,5% hasta un 3,2%); en desarrollo de la Segunda Guerra estuvo debajo de la tendencia y posteriormente en la década de los 50 en la época de violencia partidista el presupuesto ascendió al 2,1% del PIB, manteniéndose en ese promedio hasta finalizar la década de los 60; para el principio de la década de los setenta se adquieren equipos estratégicos aéreos y fusiles automáticos requiriendo de un 3% del PIB (más alto que en el conflicto colombo-peruano), el gasto vuelve a descender a mediados de los setenta a pesar de haber adquirido la capacidad submarina,

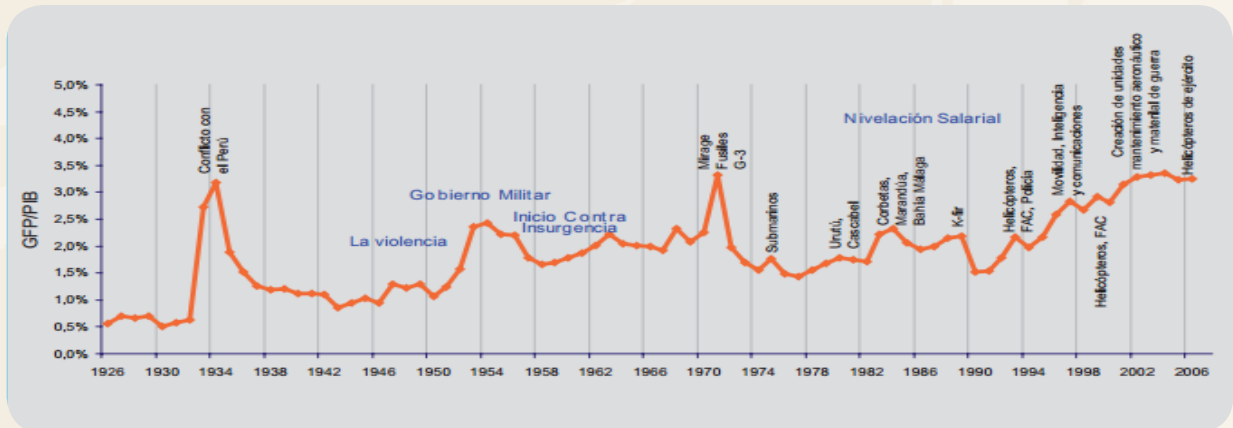
la definición de la Organización del Tratado de Atlántico Norte, OTAN, caracterizada por incluir los gastos corrientes y de capital relativos a las fuerzas armadas, las fuerzas de mantenimiento de la paz; los ministerios de Defensa y demás organismos de Gobierno que participan en proyectos de seguridad y defensa; las fuerzas paramilitares, si se considera que están entrenadas y equipadas para operaciones militares; y las actividades en el área militar. Gastos que incorporan al personal militar y civil, pensiones de retiro y servicios sociales, la operación y mantenimiento, investigación y desarrollo militar, y las donaciones extranjeras.

⁵⁴ Hay varias metodologías de cálculo de los gastos militares y de seguridad y defensa, GSD, entre ellas, la del SIPRI, (Stokholm International Peace Reserach Institute o en español Instituto Internacional de Estocolmo para la Investigación de la Paz); la de la Comisión Económica de América Latina y el Caribe, Cepal; la del Fondo Monetario Internacional, FMI, o las propias de cada país, etc. “Los datos sobre gastos militares del SIPRI se obtienen de



la compra de equipos blindados, la construcción de la Base Naval del Pacífico en Bahía Málaga, Valle del Cauca, e instalaciones aéreas en Marandúa, Vichada; en los ochenta se adquirieron cuatro corbetas misileras y aviones Kfir, en los noventa la conflictiva situación de narcoterrorismo interno (FARC, ELN y AUC) obligó al inicio de planes de control de la infraestructura energética y a la profesionalización de la tropa (recursos tributarios extraordinarios), también en esta época se privilegió el mantenimiento de equipos para el alistamiento y operatividad de la Fuerza Pública, materializándose en la dotación de equipos de movilización (helicópteros, aviones y patrulleras fluviales), la activación de nuevas unidades operativas, de inteligencia, comunicaciones y el fortalecimiento de la policía, así como la estructuración de la logística de mantenimiento, se adelantó la nivelación salarial de las fuerzas (Ley 4 de 1992) e incrementó el gasto de inversión (equipos de comunicaciones, interdicción marítima y fluvial, inteligencia y movilidad) apoyados por los llamados bonos para la seguridad en 1996 (Ley 345 de 1996).

Figura 4.6 Evolución del presupuesto de la Fuerza Pública como del % del PIB 1926 - 2007



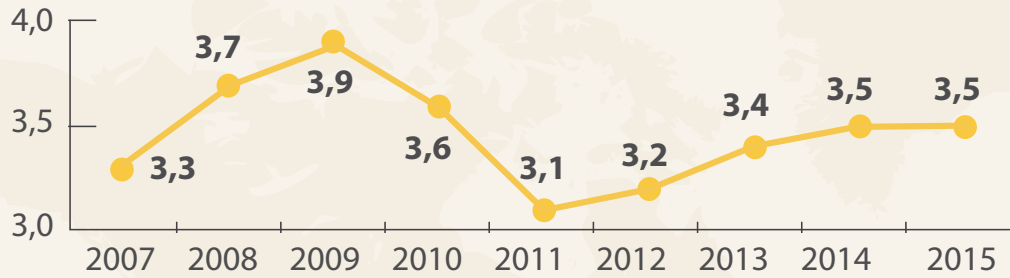
Fuente: Ministerio de Defensa Nacional, Informe Gasto en Seguridad y Defensa 1998, Colombia, (Enero, 2009), p. 11.

Entre los años 1998 y 2011 los recursos para el apoyo y mantenimiento de la Fuerza Pública crecieron a la par con el incremento del pie de fuerza del 30%. Además, gracias a la asistencia de los EE. UU. y la implementación del Plan Colombia hubo un positivo resultado reflejado en la gobernabilidad, tranquilidad relativa y confianza (inversionista), así como en el crecimiento de la economía y bienestar social; la seguridad se convirtió en un bien público valorado por la comunidad, y como resultado se dio el punto de inflexión y quiebre de las organizaciones al margen de la ley y un mayor control en el territorio nacional, respaldados por la Política de Seguridad Democrática en los planes del Gobierno colombiano del presidente Álvaro Uribe Vélez. “Hacia un Estado Comunitario” (2002-2006) y “Estado Comunitario: desarrollo para todos” (2006-2010). El eje central fue la recuperación del control del Estado en ciertas zonas donde la criminalidad y el terrorismo disputaron al Estado su poder, dejando un balance positivo según la percepción de la sociedad colombiana hasta entonces.

El presupuesto asignado para el apoyo del esfuerzo de seguridad determinó que el gasto del sector se ubicara en 4,2% en 1998 y 5,3% del PIB en 2007, el presupuesto asignado paso de \$6,7 billones a \$ 11,7 billones en dicho periodo y para el lapso 2007-2010 se asignaron recursos por \$ 7,54 billones para el sostenimiento de la movilidad, inteligencia, mantenimiento de las capacidades estratégicas y el pie de fuerza para consolidar el proyecto de la seguridad democrática. El GSD se convirtió en inversión y prosperidad, permitiendo la recuperación de indicadores económicos y crecimiento de la economía (7,52% en 2007), a lo que se llamó el círculo virtuoso (Ministerio de Defensa Nacional, 2009).



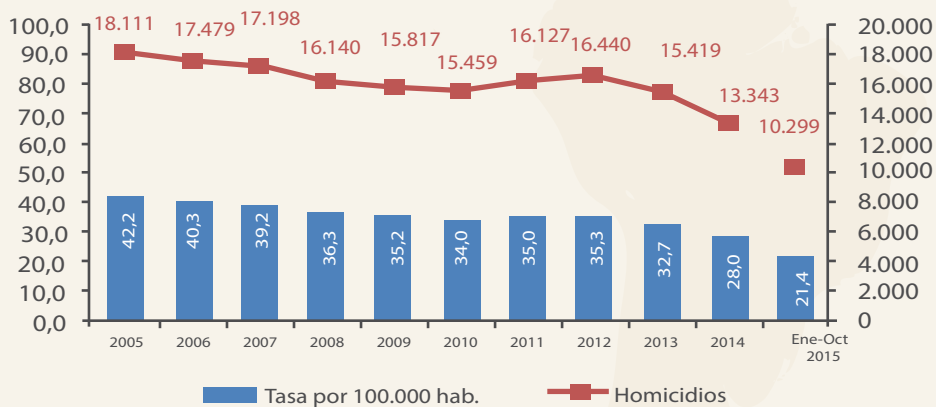
Figura 4.7 Gasto militar en porcentaje del PIB en Colombia



Fuente: Diario El Heraldo de Barranquilla. <http://www.elheraldo.co/economia/en-15-anos-el-conflicto-le-ha-costado-al-pais-mas-de-330-billonos-254093>

Los presupuestos del sector defensa representan cerca del 10% del total del presupuesto general de la nación, en 2014 la asignación fue de \$ 27,1 billones, en 2015 de \$ 28,3 y para 2016 la asignación fue de \$ 30 billones, de los cuales 96,3% destinados a funcionamiento (13,5 billones para personal, \$ 5,9 billones pensiones \$ 2 billones sanidad) y solamente 3,6% o sea \$ 1,1 billones para inversión que es el determinante en estructuras de fuerza y equipos. De acuerdo con cifras del Banco Mundial, Colombia es el país de Latinoamérica de mayor gasto militar en proporción al Producto Interno Bruto, lo que equivale a 3,5% del PIB nacional.

Figura 4.8 Tasa de homicidios - Registro Histórico

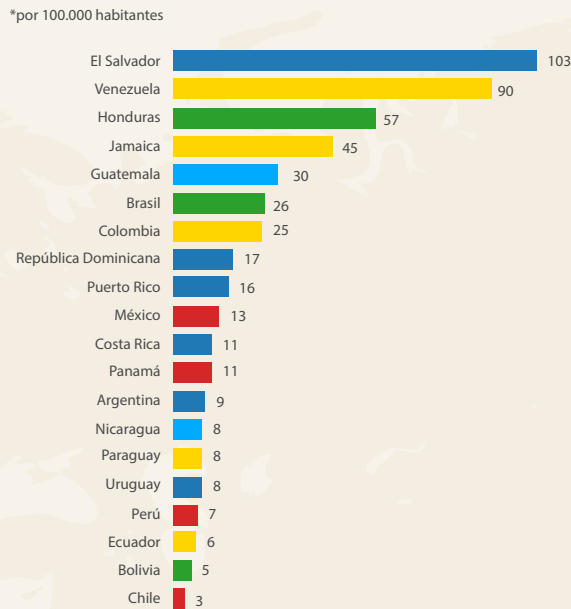


Fuente: Ministerio de Defensa Nacional. Logros de la Política de Seguridad y Defensa para la prosperidad - Tasa de homicidios 2005. Octubre, 2015.

No se puede desvincular la relación de recursos para la seguridad con el fin que se persigue, las circunstancias más contundentes respecto a la seguridad pública en Colombia en el periodo se hicieron manifiestas en la reducción de la tasa de homicidios, sobre 100.000 habitantes pasó de 42,2 en 2005 a 25,9 en 2015; de igual manera, en el comportamiento de los crímenes económicos como el secuestro y la extorsión.



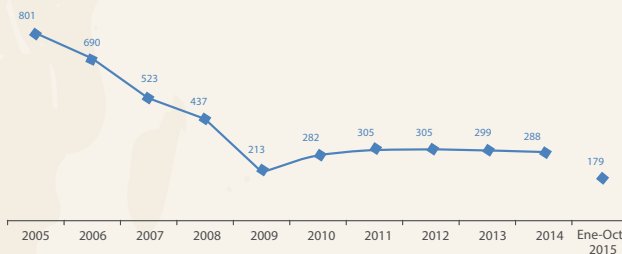
Figura 4.9 Tasas de homicidios en Latinoamérica y el Caribe 2015



Fuente: In Sight Crime sobre los homicidios. En: <http://www.forosperu.net/temas/tasa-de-homicidios-america-latina-y-caribe-2015.849896/>

Respecto a los secuestros, se redujo de 801 casos conocidos a 288 en el mismo periodo; es pertinente decir que no han sido óptimos los resultados, pero hay una tendencia a la baja.

Figura 4.10 Registro histórico de Secuestros

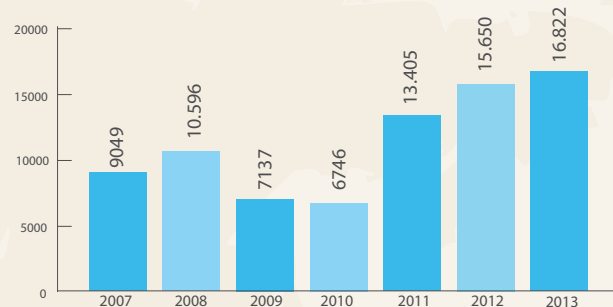


Fuente: Ministerio de Defensa Nacional. Logros de la Política de Seguridad y Defensa para la prosperidad – Secuestros 2005. Octubre, 2015, Histórico Nacional.

Otra circunstancia paralela a la acción de la Fuerza Pública en desarrollo de la estrategia trazada por los gobiernos del momento y el apoyo logístico proporcionado mediante los presupuestos anuales, fue el resultado de mejoramiento del ambiente económico y social; por ello, hubo auge en actividades orientadas a la inversión extranjera directa, IED, que creció de modo importante en el periodo 2007- 2013, de USD 9.049 a USD 16.822

millones, situación que incidió para estabilizar la economía del momento.

Figura 4.4 Inversión extranjera directa en Colombia



Fuente: Publicado en el diario virtual El Pais.com.co el 29 de mayo de 2014. Banco de la República. <http://www.elpais.com.co/elpais/economia/noticias/colombia-atrae-cada-vez-inversionistas>.

Sin embargo, para los años 2014, 2015 y 2016 las circunstancias de índole político interno y económicas externas motivaron caídas importantes en las cifras de la IED, USD 13.114 millones en 2014, USD 11.427 millones en 2015 y el panorama es aún más crítico para 2016 (Portafolio, 2016). Lo cual significa una contracción de la economía doméstica que afecta directamente las finanzas del Estado y por ende los presupuestos para la lucha contra el crimen y la seguridad, que como consecuencia se vería reflejado en los resultados operacionales.

La seguridad se convierte en un reto en el llamado posconflicto (El Espectador, 2016), una vez persista la posibilidad de la desmovilización de las guerrillas de las FARC y el ELN, ya que se deben implementar mecanismos de mayor presencia del Estado y la Fuerza Pública, especialmente, en territorios que tradicionalmente no han tenido la presencia y control estatal adecuado; la paz y tranquilidad con altos niveles de cultivos ilícitos es difícil de mantener, ya que esto trae consigo la continuidad del crimen organizado y la corrupción regional, debido a la alianza con políticos. No es posible afrontar un problema de seguridad y convivencia con reducidos presupuestos; el narcotráfico no termina al firmarse el fin del conflicto, porque persisten sus estructuras, por demás, el narcotráfico ha sido el combustible de la transformación y escalamiento del conflicto colombiano y porque es un problema de orden global sin solución ni estrategia política definida en su lucha.



4.3.2 Plan Colombia, un éxito operativo y logístico militar

En las tres últimas décadas en materia de seguridad, Colombia ha transitado en un escenario de amenaza terrorista y de crimen organizado, cuyo elemento común ha sido el delito del narcotráfico, aunque en desarrollo de las negociaciones del Gobierno con las FARC para pactar el fin del conflicto (2015) se propuso “legalizar” o hacer conexo dicho ilícito con los delitos políticos cometidos por las FARC (El Heraldo, 2015). Lo cierto es que, en medio del conflicto interno, la violencia social y política hace parte de una compleja trama de problemáticas de exclusión, desigualdad y pobreza, cuyas causas estructurales involucran la falta de presencia y control del Estado, el descuido de los gobiernos de turno y la corrupción pública inamovible (Revista Dinero, 2016), una situación que alimentó el conflicto armado y la violencia de todo tipo, contrarrestada por el Estado, a través de la acción de la Fuerza Pública, con un alto costo institucional y de recursos.

Desde la década de los 80 hasta el primer lustro del nuevo milenio, la visión internacional sobre Colombia era de un “Estado fallido” o colapsado (Real Politik Mundial, 2012), calificativo rechazado por la institucionalidad de turno, pero que ha tenido como ingredientes la debilidad política, la inseguridad, la pésima situación socioeconómica, la presencia del narcotráfico, la impunidad en la justicia y el fortalecimiento de las organizaciones armadas ilegales que disputan de diferentes maneras el control territorial del Estado al Gobierno.

Durante el gobierno de Ernesto Samper (1994 - 1998) la institución política fue permeada con dineros del narcotráfico en su campaña electoral, generando una confrontación ética y política con los países aliados, afectando significativamente los poderes del Estado y la economía en general; adicionalmente, se presentó una débil capacidad presupuestal para el sector defensa que contrastó con el fortalecimiento de las FARC y demás organizaciones criminales, que controlaban los cultivos de coca y el manejo de la cadena de producción de narcóticos, obteniendo jugosas ganancias y con las cuales traficaban con armas y medios bélicos, generando una espiral de violencia y atentados terroristas a municipios y puestos de la Fuerza Pública; el resultado de ello fueron centenares de víctimas.

El gobierno de Andrés Pastrana (1998 - 2002), buscó mitigar la violencia y sacar el país del caos mediante un diálogo y proceso de paz con las FARC; en torno al proceso se les otorgó una zona de despeje militar equivalente al tamaño de Suiza, el proceso no tuvo éxito, debido a los actos criminales que se llevaron

a cabo en y desde dicha zona hacia el resto del país, especialmente, secuestros y narcotráfico; a los 25 meses el Gobierno dio por finalizado el proceso.

Al tiempo en que se adelantaban dichas conversaciones con las FARC y dentro de un marco de cooperación bilateral, los gobiernos de Colombia y EE. UU. diseñaron y determinaron la ejecución del Plan Colombia (DNP, Plan Colombia: Balance de los 15 años, 2015), con el propósito de fortalecer la Fuerza Pública, cortar la cadena de producción de drogas y luchar contra los grupos terroristas; además, se formuló una acción social, humanitaria y económica. El plan costó USD 9.600 millones de aporte de los EE. UU. y USD 131.000 de recursos propios (DNP, Plan Colombia: Balance 15 años, 2015).

Dicha asistencia económica y militar se orientó en respuesta al incremento de la producción y consumo de drogas a nivel global y en EE. UU., además, de haber sido declarado el narcotráfico mucho tiempo atrás como amenaza a la seguridad nacional (gobierno de Ronald Reagan), seguido por las acciones criminales de los llamados “señores de la guerra”, como Pablo Escobar (Duncan, 2006) en la década de los ochenta; la exportación de cocaína y el posterior manejo de todos los eslabones del narcotráfico por parte de las FARC, ELN y Autodefensas Unidas de Colombia, quienes mutaron su ideario al negocio del tráfico ilícito de drogas (Ortiz, 2009).

La justificación para la asistencia o Plan Colombia, del presidente de los EE. UU., presentada en una entrevista al diario Washington Post y publicada en febrero de 2016 en el documento “Los sueños y miedos del Plan Colombia 15 años después”, del portal La Silla Vacía, Bill Clinton decía: “La mejor razón para ayudar a la búsqueda de una salida negociada al conflicto, que es el objetivo estratégico, tanto del presidente Pastrana como del Presidente Clinton (...), las FARC no negociarán de buena fe a menos que se les confronte con una amenaza militar creíble”. Como herramienta de la logística de Alto Nivel, el Plan Colombia (suministro de recursos económicos y materiales por EE. UU.), tuvo como efecto primordial el apoyo de medios y estructuras para superar los indicadores que llevó a Colombia a ser calificado como un Estado fallido (Patiño, 2010) a finales de los noventa.

En el gobierno 2002 - 2010 del presidente Álvaro Uribe Vélez, se consolidó la “Alianza para la paz, democracia y desarrollo”, diseñada en torno al Plan Colombia en una fase adicional orientada por EE. UU., para combatir el narcotráfico, rescatar secuestrados americanos, proteger los intereses



económicos americanos en Colombia y además combatir todo eslabón de la producción de cocaína; en dicho periodo, la Fuerza Pública con base en una estrategia ofensiva y respaldada por medios de apoyo de combate y logístico propinó derrotas definitivas a las organizaciones armadas terroristas al margen de la ley, obligó por un lado a la desmovilización y entrega de armas de las AUC y logró un repliegue estratégico de las FARC y el ELN hacia las fronteras de países vecinos como Venezuela y Ecuador, que los resguardaron (Tiempo R. D., 2016).

Esta fase del Plan permitió el rediseño de una Fuerza Pública más profesional y mejor equipada, con mayor capacidad de movilidad aérea, reacción de apoyo y sostenimiento a las tropas, cobertura fluvial, interdicción marítima y apoyo tecnológico en comunicaciones e inteligencia; para eso se asignó al sector defensa cerca del 72% del total desembolsado por EE. UU. (DNP, Balance de los 15 años, 2015) y permitió que entre 1999 y 2014 se incrementara la capacidad de helicópteros de 35 a 200 (movilidad y apoyo); los soldados profesionales pasaron de ser 23.000 a 88.000, las Brigadas móviles de 3 a 36, la activación de 8 batallones de alta montaña, 52 escuadrones móviles, 51 batallones de instrucción y entrenamiento, unidades fluviales y de interdicción marítima, la creación de la brigada de fuerzas especiales de lucha contra el narcotráfico, la escuela conjunta de helicópteros UH60 y UH1H, además se implementaron planes y programas de instrucción y entrenamiento para adecuar la doctrina estratégica (de una actitud defensiva y estática a un concepto operacional proactivo, ofensivo y móvil), cobertura en la seguridad fluvial e infraestructura para el mantenimiento y modernización de los sistemas de armas de las diferentes Fuerzas, se adecuaron los sistemas logísticos para el aprovisionamiento, mantenimiento y sostenibilidad de fuerzas generando la capacidad de extender las líneas de comunicaciones (tren logístico).

A partir de ese desarrollo de nuevas estructuras de fuerzas, equipos y capacidades (Digital, 2016) se materializó el fortalecimiento de la capacidad operativa y logística de la Fuerza Pública, logrando así un cambio en la correlación de las fuerzas a favor del Estado. En el periodo previsto, el desarrollo organizacional y doctrinario del Sistema logístico de las Fuerzas Militares y Policía alcanzó un alto nivel de gestión y resultados que posibilitaron la proyección de las Fuerzas en los escenarios requeridos, brindando un adecuado soporte logístico.

La evolución del sistema logístico operativo se ha ido optimizando a medida que la experiencia y los medios facilitan la sostenibilidad y el avance en las operaciones, especialmente en los tres últimos

lustros; la organización logística en 1998 para las operaciones conjuntas estuvo revestida de normas, funciones y organización para el Apoyo de Servicios para el Combate, ASPC, pero no incorporaron procesos para organizar el sistema logístico que condujera la maniobra logística en el teatro de operaciones, TO.

En el 2011, el Comando General dispuso la integración de procesos logísticos de la cadena de suministros de las fuerzas para lo cual se instalaron los Centros logísticos; en 2012 nació la Dirección logística en el Ministerio de Defensa como formuladora de políticas conjuntas y en 2013 se impartieron instrucciones permanentes para activar el Centro de operaciones logísticas, COL, e instrucciones para diseñar e integrar el Sistema Logístico conjunto en ASPC en el Comando Conjunto Caribe, CCON1, con Centros logísticos estratégicos y comandos de apoyo, los elementos anteriores soportaron el Modelo de sistema logístico para las demás unidades; en 2014 se adelantó bajo el concepto de logística enfocada el desarrollo de los procesos del Comando de Apoyo, CODA (Fuerzas Militares de Colombia, 2014).

En este contexto se destaca la funcionalidad del Sistema logístico conjunto conformado por el Comando logístico conjunto, COLOC, los elementos de apoyo de las Fuerzas Militares, el Comando de Apoyo, CODA, y sus diferentes niveles de responsabilidad a nivel de unidades operativas y tácticas, teniendo en cuenta la importancia de la coordinación con las entidades y dependencias del Grupo Social y Empresarial de la Defensa, GSED, conformado por la Corporación de Ciencia y Tecnología, COTECMAR; la Agencia Logística de las FF. MM.; la Industria Militar, INDUMIL; la Corporación de la Industria Aeronáutica Colombiana, CIAC; la Corporación de Alta Tecnología para la Defensa, CODALTEC, y el Hospital Militar Central, HOMIC, entre otros; entidades que han desarrollado procesos capitales en la estructura de fuerzas y servicios, para el apoyo y la sostenibilidad operacional.



Figura 4.12 Sistema Logístico Conjunto



Fuente: Jefatura Logística Conjunta, Modelo Logístico Conjunto (Primera versión), p. 46.

La organización logística dispuesta para apoyar este ambiente y la transformación de las fuerzas está determinada por un nivel estratégico, donde a la logística le compete sostener las fuerzas del teatro de guerra y el nivel operacional para coordinar, sincronizar y proveer el apoyo logístico adecuado en el teatro de operaciones. La experiencia ha determinado la necesidad de incorporar un modelo de sistema logístico conjunto, necesario para la implementación de una unidad de apoyo logístico para cualquier situación o escenario. El Comando de Apoyo, CODA, es el resultado de dicha propuesta de modelo.

La evolución en el periodo 1999 - 2015 mostró logros operacionales en la lucha contra el narcoterrorismo de las FARC, el ELN y las AUC; obteniendo una disminución del 66% de las acciones violentas contra el Estado, descendió la presencia de grupos terroristas de 555 a 103 municipios, bajó la tasa de homicidios de 65,8 a 25,9 por cada 100.000 habitantes, cayó en un 58% las áreas cultivadas con coca, se incautaron cerca de 2.390 toneladas de cocaína, las FARC perdieron la capacidad operacional, descendiendo de 25.000 a 6.000 delincuentes en armas, se logró la desmovilización de la organización armada ilegal AUC y en general se desmovilizaron cerca de 58.000 hombres de las organizaciones armadas ilegales.

Los anteriores resultados evidenciaron un quiebre en la tendencia bélica de los grupos narcoterroristas y su derrota militar, debilitándolos a tal punto que perdieron la posibilidad de tomarse el poder por la fuerza de las armas, aunque aún persiste la capacidad de hacer daño mediante acciones terroristas aisladas. Las FARC se vieron obligadas a tener una salida política, dando inicio en agosto de 2012 a negociaciones con el gobierno presidido por Juan Manuel Santos para poder llegar a acuerdos de finalización de un conflicto en el que están inmersos desde hace cinco décadas atrás (Presidencia de la República, 2015). En septiembre de 2016 se llegó a un acuerdo entre las partes que tendría que ser refrendado por el constituyente primario mediante un plebiscito (El Tiempo, 2016); situación que no se dio por votación democrática, obligando a las partes a seguir negociando el “proceso de paz” hasta llegar a un acuerdo final.

La situación anterior, la presencia de otros actores armados como el ELN (también en proceso de negociación con el Gobierno), las acciones de las bandas criminales (narcotráfico y minería criminal) y la violencia en la ciudades, han generado gran desconfianza en la sociedad respecto al cumplimiento de compromisos



pactados en los diversos acuerdos para alcanzar la anhelada paz (Rettberg, 2016); además, el ingente costo del posconflicto podría llegar a los COL\$ 333 billones (Zuleta, 2016) y recaería en la sociedad en forma de impuestos para financiar los nuevos escenarios y compromisos que se pacten en los acuerdos con las guerrillas. El anterior planteamiento permite poner en tela de juicio que a corto o mediano plazo se logre mitigar la violencia y por ende las amenazas pertinentes.

En un escenario de posconflicto, resulta por lo tanto imposible desconocer la mutación y la adaptación de las amenazas asociadas a los grupos armados ilegales y al crimen organizado, tales como el surgimiento de nuevos actores armados, mimetizados o no desmovilizados que tendrían que ser neutralizados por las fuerzas del orden, cuya preparación y soporte será imprescindible para afrontar tales escenarios. Además, en este contexto de conflictividad aún continúan siendo vigentes un gran número de amenazas, como la minería criminal y las financiadas por el narcotráfico; además, continúan las inestabilidades externas y fronteras que también hacen parte de las potenciales confrontaciones del Estado en búsqueda de una seguridad y defensa nacionales.

Cumplidos 15 años de la estrategia de lucha contra las drogas o Plan Colombia, ha evidenciado que el narcotráfico continúa en aumento respecto al año en que inició el plan, y después de un relativo control en la producción este continúa en ascenso a partir de 2012, motivado entre otros aspectos por la suspensión de la aspersión con glifosato, ante un llamado al principio de precaución dictado por la Corte Constitucional y respaldado por las opiniones de la Organización Mundial de la Salud, OMS, el cese bilateral pactado con las FARC motivado por los diálogos de fin del conflicto y su influencia en las regiones cocaleras y el fracaso estructural en la lucha global contra el tráfico ilícito de estupefacientes y la incontrolable demanda de países consumidores, a tal punto escuchar propuestas tendientes a modificar la modalidad de su lucha (Espectador, 2016), hasta la legalización paulatina de la misma.

Figura 4.13 Hectáreas de cultivos ilícitos 1994 - 2014



Fuente: Strategy Report

Las barreras impuestas a la comercialización ilícita de drogas es la principal fuente de violencia y conflicto, además, de generar utilidades a una economía subterránea, que ante la ausencia de planes de luchas eficaces, nuevamente las acciones criminales resurgen con mayor fuerza si el Estado no llega primero con los recursos y medios logísticos y operativos requeridos para su control; es una falacia decir que el narcotráfico se extinguirá cuando al frente existe una sociedad doméstica y global que demanda perversamente el producto, pero el control a dicha amenaza y el seguimiento permanente a los efectos en seguridad sí son válidos y hay que afrontarlos con contundencia y efectividad.



Si las organizaciones armadas FARC y ELN abandonan las armas y las droga, el negocio global persiste porque el crimen económico es muy rentable a través de la cadena de comercialización, frente a una demanda que no cede. La política interna antidrogas propuesta encuentra su efectividad en la persecución de las redes y el lavado de activos, no sobre los cultivadores que es un eslabón débil por la sensibilidad social, desamparados por el Estado de bienestar y victimizados especialmente por los narcoterroristas de las FARC y el ELN.

El apoyo internacional a futuro continuaría dada la corresponsabilidad en este fenómeno; de hecho, el gobierno estadounidense propone dar continuidad al Plan Colombia (llamado ahora “Paz Colombia”), con recursos dependientes de la aprobación legislativa de ese país y que ascendería a USD 450 millones para 2017, orientados específicamente para la lucha contra el crimen organizado, el apoyo al proceso de paz, el desarrollo rural y la erradicación de minas antipersonales (Mata, 2016).

4.3.3 La interdicción como reto operativo y logístico en la lucha contra el narcotráfico.

Según Procolombia y la Superintendencia de puertos en 2014, el país transportó por vía marítima alrededor de 184 millones de toneladas de carga y recibió alrededor de 61 mil buques en las Costas Caribe y Pacífico hasta alcanzar un registro de dos millones de contenedores, cifras que respaldan una importante dinámica en la economía política y marítima del país, cuyo instrumento de apoyo y seguridad recae especialmente en la Armada Nacional de Colombia.

La Armada, en su visión adelantada desde lustros atrás, asegura la construcción y sostenibilidad de un Poder naval que pueda operar en forma conjunta con el poder aéreo y terrestre de la nación y así contemplar ser una marina de proyección regional. Las múltiples tareas han permitido tener el control del escenario marítimo nacional, 928.660 km²; con 9 fronteras marítimas, 12 departamentos y 47 municipios costeros; 11 zonas portuarias, y una red fluvial de 24.725 km.

Más allá de los preceptos constitucionales le compete al instrumento de poder naval, velar por la seguridad y la protección y vigilancia en el mar: El tema de la protección y vigilancia en el mar cobra vigencia ante el inminente peligro que significan las nuevas amenazas y específicamente aquellas que se desarrollan en este escenario; por ello es concurrente por parte

de los Estados lograr acuerdos para obtener una asistencia recíproca para la obtención de la protección marítima, “Ninguna única nación tiene la soberanía, capacidad o control sobre sus medios, recursos o lugares desde los cuales las amenazas transnacionales ponen en peligro la seguridad global”. Las Naciones Unidas en el reporte *Oceans and the law of the Sea 2008*, identificaron las siguientes actividades como amenazas a la seguridad sin que dieran un concepto exacto y único sobre la Protección marítima; i) Piratería y robo armado contra embarcaciones, en particular aquellas que ponen en peligro el bienestar de las personas y la seguridad de la navegación y el comercio, ii) los actos terroristas que involucren embarcaciones de transporte, instalaciones de altamar y otros intereses marítimos en vista de los efectos, incluyendo el impacto económico significativo que resulte del ataque, iii) el tráfico ilícito de armamento y armas de destrucción masiva, iv) el tráfico ilícito narcóticos y sustancias psicotrópicas, v) el tráfico y trata de personas por ruta marítima presentando riesgo a razón del estado de las embarcaciones usadas, las condiciones inhumanas, la posibilidad de abandono por parte de los traficantes y las dificultades que son propias de la navegación; vi) la Pesca ilegal, irregular y no reportada y vii) los daños intencionales al medio ambiente marino.

El narcotráfico es un fenómeno que ha transformado el escenario de seguridad y representa una amenaza en la agenda global; está presente en el país en varios procesos de la cadena productiva, y el tráfico es el principal proceso dentro de la jurisdicción marítima. Los medios usados por los traficantes de drogas en el mar son variados y ya expuestos en líneas anteriores, por tal motivo la Armada ha previsto desde años atrás herramientas legales, logísticas y operativas que le permiten afrontar y neutralizar el ilícito mediante la detección e interdicción. Por medio de la interdicción marítima se ha podido mitigar en parte la amenaza del narcotráfico y proveer protección marítima.

La interdicción marítima es una figura legal y operacional cuya conceptualización demanda mayor rigor y determinación al momento de su ejecución. Existen varios conceptos como la presentada por la Armada estadounidense, cuyo término es “interceptación y cumplimiento de la ley”, la OTAN hace referencia a “interdicción” y la Guardia Costera estadounidense se refiere a “interdicción” a lo que la doctrina naval de su país le llama “operaciones de cumplimiento de



la ley”; pero la interdicción marítima se desarrolla mediante las llamadas Operaciones de Interdicción Marítima (OIM) que en general se caracterizan por ser operaciones llevadas a cabo en los espacios marítimos, ejecutadas por fuerzas de seguridad de los Estados, desarrolladas bajo el contexto de la protección marítima y seguridad en el mar. Actualmente, la comunidad internacional ante las amenazas del narcotráfico y del terrorismo que trascienden como delitos transnacionales es preciso que cada Estado obtenga la capacidad de las OIM., estas operaciones van desde cuestionar al capitán de la embarcación hasta detener, abordar, inspeccionar, examinar y potencialmente retener la carga de la embarcación.

Los aspectos legales son determinantes a la hora de desarrollar OIM, partiendo del principio que al desarrollarse en aguas internacionales interceptar un buque violaría los derechos soberanos del Estado pabellón a no ser que dicha operación sea autorizada por este o por el Derecho Internacional.

En la Armada de Colombia de acuerdo con la Estrategia de la Armada Nacional contra el Narcoterrorismo, “Cerrando Espacios” del año 2007, la Interdicción Marítima corresponde al procedimiento desarrollado dentro de las operaciones navales cuando se detecta una embarcación sospechosa de realizar actividades ilegales en su navegación y una vez se realice la comunicación, esta debe detenerse para que unidad naval de guardacostas efectúe la visita de inspección. Si no atiende y no se detiene ante una persecución se usarán medios adecuados para que esta detenga los motores y permita el abordaje y la inspección física de la embarcación y de su tripulación. Esta actividad marítima a nivel nacional de lucha contra el narcotráfico es desarrollada en Colombia mediante el uso de directrices del Comando General Fuerzas Militares y la Armada República de Colombia.

Para dar cumplimiento a la normatividad y al estado de protección y vigilancia, respecto al tráfico ilícito de drogas, de hecho, uno de los elementos clave en las políticas institucionales que dan cuenta al éxito operacional reside en el Plan contra las drogas; así mismo, se propone en la proyección y desarrollo de la fuerza al año 2030 múltiples actividades orientadas a fortalecer las capacidades operacionales entre las que se cuentan la adquisición de equipos de mayor alcance y detección aeronavales, capacidades de comando, control, comunicaciones e inteligencia (C3I), cuyo beneficio está orientado en la detección e interdicción marítima.

La Armada ha desarrollado un ingente esfuerzo en materia de incautación de drogas ilícitas en los escenarios jurisdiccionales; en el año 2015, capturó un total de 91 toneladas métricas de cocaína superando en cantidad el año anterior, evidenciándose que los artefactos navales más utilizados para el tráfico corresponden a las lanchas go-fast y a los buques de cabotaje.

Cuadro 4.2 Cantidad de cocaína incautada en 2014 por tipo de transporte marítimo

Transporte Marítimo	No. Eventos	Cantidad Kg	Promedio de cantidad transportada por evento (Kg)
Go fast	41	34.694	846
Cabotaje	15	11.240	749
Contaminación(Ocultas en Buques)	23	9.870	429
Pesca	5	5.165	1033
Lancha	20	4.644	232
Semis sumergibles	1	2.383	2.383
Totales	105	67.995	

Fuente: Dirección contra las Drogas Armada Nacional de Colombia.

El esfuerzo operativo es acompañado del apoyo logístico proporcionando los medios funcionales y de desarrollo de estructuras de fuerza que apoyan la labor operativa y de comunicaciones de las unidades a flote; la adecuación del Sistema Integrado de Control de tráfico y vigilancia marítima – SICTVM, cuyo objetivo es el de asistir y monitorear las naves al arribo y al zarpe, cuyo beneficio radica en el control y vigilancia marítima en la lucha contra el narcotráfico; de manera paralela se encuentran los Centros de Control Local – CCL (Cartagena, Turbo, Providencia, Centro de operaciones del Comando, Buenaventura,



Regiones Caribe y Pacífico y la Dirección Marítima), el Centro de Control Regional en San Andrés y el Centro de Control Remoto en Serranilla. Para complementar este esfuerzo se dispone de las torres auto soportables en el Pacífico (Radares, sensores y equipos), así como el fortalecimiento del sistema de plataformas autónomas de vigilancia marítima, PAVMA, y la implementación de la Escuela Internacional de Guardacostas, donde se adelantan cursos de capacitación en Guardacostas y cursos afines a la actividad, en 2015 asistieron cerca 65 invitados internacionales de 20 países.

Las operaciones de interdicción marítima que desarrolla el componente de guardacostas cuentan con el apoyo naval, aeronaval, o aéreo de otras fuerzas, pero además las unidades guardacostas (interceptoras) cuya particularidad de multimisión (persecución, abordaje, búsqueda y rescate, seguridad marítima, apoyo sanitario, etc.) requieren de un alto nivel de alistamiento por la independencia de sus operaciones y decisiones *in situ*; implica que dispongan de elementos particulares como medios logísticos flexibles y adaptables; personal especializado, equipos específicos, información clara, receptiva y productiva, ya que el desempeño misional debe ser exitoso (en vidas humanas en el mar, resultados operacionales como el narcotráfico y otros). Por ello, las plataformas en que interactúa las operaciones y los procesos son complejos e interconectados, los plazos de entrega requeridos van de cero a mínimo en una categoría logística que permita desarrollar una capacidad exigente en personas, sistemas de información y apoyos para el logro exitoso de la misión limitada a la normatividad.

Los equipos de comunicaciones de índole comercial está al alcance de las organizaciones del narcotráfico y son de fácil obtención en el mercado, apreciándose un rápido avance en su tecnología comparable en muchos casos a los sistemas encriptados de las fuerzas militares; la necesidad imperiosa del uso de estos medios en las operaciones delictivas los hace vulnerables en muchos casos para la detección por parte de la Armada y los aliados en la lucha contra el narcotráfico mediante los sistemas implementados para este fin.

La logística adaptativa, ALM, con su característica de flexibilidad y adaptabilidad requiere del apoyo y equipos de tecnología de información que faciliten hacer un seguimiento a patrones preestablecidos (Ver sección: 2.2) por el

narcotráfico y diagnosticados mediante sistemas complejos e integrados de mando, control, comunicaciones, ordenadores, inteligencia, vigilancia y reconocimiento (C4ISR). Es inherente el uso de las plataformas, comunicaciones y los medios de tecnología e información por parte de las unidades responsables de la persecución e interdicción al narcotráfico, medios que proceden desde la inteligencia en sus diferentes capacidades (humana, geoespacial, de vigilancia y reconocimiento, de señales, ciber inteligencia y de comunicaciones); la Inteligencia geoespacial respaldada por sensores, radares y sistemas electrópticos instalados a gran altura o en satélites que permitan captar las estelas dejadas por embarcaciones sospechosas, detección calorífica y hasta análisis de gases en la combustión; la Inteligencia de vigilancia y reconocimiento (ISR) requiere de cámaras Flir, radares de detección marítima instaladas en aeronaves y unidades de superficie, usadas al tener posiciones aproximadas del blanco (altos costos) y equipos pasivos de inteligencia de comunicaciones; la Inteligencia de señales que se beneficia del uso de señales electromagnéticas utilizadas en el transporte marítimo, boyas y teléfonos satelitales para ser interceptadas, analizadas y hasta manipuladas; la Ciberinteligencia que cobra vigencia en frecuente uso de redes e internet por parte de los traficantes es una buena fuente de información y requiere de equipos comerciales de alta capacidad; la Inteligencia de Comunicaciones aprovecha la necesidad de comunicación y coordinaciones (embarques, rutas, comercio, cantidades, entregas, reaprovisionamientos, ubicaciones, etc.) de las organizaciones y estructuras del narcotráfico, se usan en estaciones fijas o móviles y una buena red de escucha, ha sido de gran valor para lograr los objetivos de captura. Con base en los medios y las plataformas específicas para el apoyo a la lucha contra el narcotráfico se ha logrado el resultado en cuanto al desmantelamiento de organizaciones criminales y de una economía del crimen.

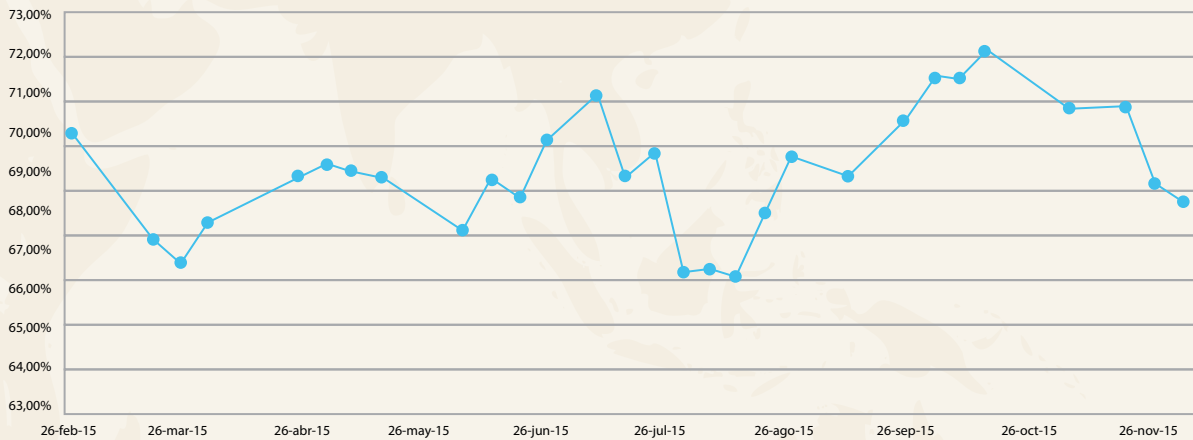
Es importante referenciar propuestas presentadas por la Guardia Costera estadounidense (USCG), donde los temas de data e información hacen parte como elementos clave del éxito desde el punto de vista de la logística, i) centrarse en la(s) unidad(es) que está en operación y el cumplimiento de la misión ii) mantener una visibilidad comunicacional y el esfuerzo de colaboración que conduzca al trabajo en equipo, iii) realizar la medición de datos y retroalimentación para la mejora de los



procesos y productos, iv) contar con tecnología de la información para mejorar la toma de decisiones basadas en hechos utilizando la información y gestionar medios para satisfacer las necesidades esenciales de la misión, v) gestión del cambio para maximizar los beneficios y reducir los riesgos, vi) flexibilidad y agilidad para tener éxito ante un rápido en un entorno cambiante, vii) mantener las competencias básicas en la gestión logística y administrativa en cuanto a la agilidad y transparencia en las contratación y las adquisiciones, la gestión de recursos humanos, así como la técnica y el dominio de gestión en ingeniería, mantenimiento, suministro y transporte.

Trasciende entonces que la operatividad y los resultados de misión son variables dependientes de una logística centrada en procesos adaptativos (ALM), donde la cadena de apoyo y la confluencia de los medios logísticos entre ellos los tecnológicos son los determinantes en la visibilidad que cierra la brecha de incertidumbre entre el plan y el resultado de la ejecución. La disponibilidad de los medios marítimos depende de la capacidad logística (sensibilidad, eficacia, flexibilidad y adaptabilidad) para fijar la hora H de la operación, la Armada Nacional en un esfuerzo logístico ha puesto en línea sus unidades y asegurado la sostenibilidad de las operaciones en un nivel cercano al 69% en promedio muy positivo dadas las circunstancias, constituyéndose además en un reto a superar en la medida en que los aspectos como la actitud política, los presupuestos, el talento humano, los equipos y la información se integren; las unidades comprometidas en la interdicción marítima hacen parte en este guarismo lo que es significativo en el resultado de capturas y supresión del crimen.

Figura 4.14 Comportamiento (%) de la disponibilidad de Unidades marítimas, fluviales, aéreas y vehículos en 2015



Fuente: Informe de Gestión Armada Nacional 2015, Recuperado de: https://www.armada.mil.co/sites/default/files/informe_de_gestion_2015.pdf





Conclusiones

El crimen organizado presenta una dimensión internacional orientado al negocio ilícito y criminal realizado por carteles y bandas transnacionales que manejan el tráfico de drogas, la explotación sexual, el contrabando, las falsificaciones, la piratería, la venta de armas y petróleo, y hasta delitos relacionados con el medio ambiente son “negocios” muy lucrativos, libres de impuestos, y que no son afectados por las crisis político económicas globales.

La economía criminal pervive a nivel mundial y doméstico, representando un valor importante (3,6% del PIB global) que alcanza a desestabilizar la realidad de las economías legítimas de los estados incluido Colombia, siendo el tráfico de drogas el más representativo en valor y violencia contra la sociedad el cual abarca la cuarta parte del total de la nefasta economía (US \$500 mil millones), por eso se considera como una de las “nuevas amenazas” en la agenda de la seguridad global.

Las organizaciones transnacionales del crimen desarrollan sus actividades debidamente planificadas (racionalidad según G. Backer), teniendo como base los beneficios obtenidos en el ilícito porque superan a los obtenidos en las actividades legales; en esta relación costo-beneficio la economía del crimen cuenta a su favor con múltiples factores principalmente la inseguridad, impunidad y la corrupción en los Estados, especialmente en América Latina y el Caribe.

La falta de oportunidades, la inequidad en la distribución de la renta, la débil presencia estatal y la pobreza social y económica son el germen de la economía ilegal y criminal. En Colombia las regiones con mayor incidencia en el crimen económico coinciden con las más deprimidas y con mayores necesidades básicas insatisfechas como las regiones de la costa Caribe y Pacífico. El país cuenta con una privilegiada posición estratégica y bioceánica donde el mar es aprovechado infortunadamente por las organizaciones criminales transnacionales para el tráfico de drogas, que unen el mercado criminal de la cocaína que se produce en territorio colombiano con la demanda de países de Centro, Norteamérica y la Unión Europea, donde el precio de la cocaína en el transcurso de la cadena de abastecimientos se incrementa en 500 veces el valor de producción generando una ingente economía criminal especialmente en la fase de distribución.

La logística particular y subrepticia del narcotráfico estructuró en su cadena de producción una economía criminal y cuasi feudal con base en el acopio y cultivo de la hoja de coca desarrollada por una población vulnerable y constreñida por las FARC, ELN y BACRIM; el refinamiento es realizado por las organizaciones criminales con mejora en la productividad, encubrimiento y dispersión territorial y la fase de distribución o tráfico de la droga en mayor proporción es enviada por vía marítima mediante artefactos como lanchas go-fast, buques de cabotaje, alto bordo, contenedores, semi y sumergibles, torpedos hidrodinámicos y boyas georreferenciadas, utilizado tecnología avanzada en diseño, navegación, comunicaciones e información; en el proceso de distribución el apoyo logístico operativo cumple con la función de abastecimiento de medios, combustible y mantenimiento a los artefactos para brindarles la autonomía necesaria hasta su puerto o lugar de destino y entrega de alijo.

La política mundial de lucha contra el tráfico ilícito de drogas se ha realizado con prácticas prohibicionistas en las últimas décadas sin que la demanda se reduzca y por ende la oferta responde a las necesidades del consumidor; además, no se ha logrado reducir la cantidad de dinero que ingresa al “negocio” ni los recursos destinados a regularlo, en la medida que aumentan las barreras del tráfico se presenta mayor inversión por parte de las instituciones que lo combaten, así mismo se incrementa el precio de la droga al consumidor final, lo que representa un aumento en el tamaño del “negocio” ilícito. Esto es, que la violencia es alimentada por un tenue aumento de precios al consumidor final de la droga, quien en realidad esta financiando el conflicto político y social y aumentando las utilidades de las organizaciones criminales. En Colombia la política de lucha contra las drogas recae en mayor medida sobre el débil eslabón de la cadena logística de la producción que son los cultivadores, víctimas de las organizaciones y no sobre sus cabecillas y mandos que operan el “negocio” incluido el relacionado con lavado de activos.

La logística, independiente del sector en que se aplique, proporciona los recursos para que las empresas o instituciones puedan cumplir sus objetivos de manera más eficiente. Las diferencias que puedan existir se derivan del escenario y tipo de actividad que la demande. Desde una perspectiva sistémica, la logística militar es la ciencia y el arte de la previsión de



medios orientados al apoyo y al sostenimiento de las Fuerzas con el propósito de mantener operacionalmente y de manera adecuada los requerimientos que son fruto de la misión encomendada.

La Armada Nacional ha respondido a la misión impuesta, con base en el problema logístico naval afectado por el medio adverso en que opera y la complejidad tecnológica necesaria para la operación marítima y específicamente las operaciones de interdicción, proporcionando los medios para implementación de plataformas y sistemas de información, comunicaciones, detección, equipos de interceptación y especialmente capacitación y entrenamiento del personal que ha permitido anticiparse a muchos de los propósitos delictivos de las organizaciones. La materialización de la logística adaptativa ha permitido generar la flexibilidad y adaptabilidad operativa requerida.

Desde este enfoque se retoma el apoyo del Plan Colombia, como uno de los mejores ejemplos de potenciación de logística militar, ya que indudablemente, el Gobierno americano entendía que, con las limitaciones militares existentes Colombia no podría superar el conflicto armado y se imponía un programa de cooperación internacional para reducir adicionalmente la oferta de las drogas. El Plan Colombia cambió sustancialmente la relación de fuerzas con las organizaciones armadas ilegales, evidente en la capacidad aérea para prestar apoyo de fuego en combate, así como para acompañar las operaciones de erradicación de cultivos y movilizar medios de apoyo terrestre y fluvial, mejorar la capacidad operaciones nocturnas, implementación creciente de inteligencia técnica en las operaciones, unificar los sistemas de comunicación, fortalecer las plataformas y los medios de interdicción marítima.

En los aspectos netamente logísticos, este documento expresa que la logística en el alto nivel es determinante para transferir su energía a los escalones más bajos y para el logro y la solución de los problemas relacionados con el crimen organizado que con el esfuerzo logístico y bajo el principio de la interdependencia, se obtenga un resultado de apoyo eficaz en todo nivel, más específicamente en la lucha contra el narcotráfico y la cadena de apoyos que lo alimenta.

Referencias Bibliográficas

- Centro del Desarrollo de la Oede. (2014). *Perspectivas económicas de América Latina*. Recuperado de http://www.latameconomy.org/fileadmin/uploads/laeo/Graphs/LEO2014/Pocket_Edition_LEO2015_SP.pdf
- Chopra, S. y Meindl, P. (2008). *Administración de la Cadena de Suministro*. México: Pearson Educación.
- Dirección Nacional de Estupefacientes (2002). *La lucha de Colombia contra las Drogas Ilícitas, Acciones y Resultados 2002, Numeral 2.1.4, El 90% del Tráfico de Cocaína se Hace por Vía Marítima*. Bogotá: Editorial JL Impresores.
- El Espectador. (14 septiembre 2016). *Los retos de la seguridad en el posconflicto*. Recuperado de <http://www.elespectador.com/noticias/politica/los-retos-de-seguridad-el-posconflicto-articulo-654760>
- El Tiempo. (Julio 19 de 2016). *Luz verde al plebiscito por la paz, que necesita 4,5 millones de votos*. Recuperado de <http://www.eltiempo.com/politica/justicia/claves-del-plebiscito-para-refrendacion-de-acuerdos/16648586>
- Galiani, S. y Jaitman, L. (2014). *Una Introducción al Análisis Económico del Crimen, Foco económico, un blog de economía y política*. Recuperado de <http://focoeconomico.org/2014/11/26/una-introduccion-al-analisis-economico-del-crimen/>
- Justo, M. (2016). *Las cinco actividades del crimen organizado que recaudan más dinero en el mundo*. Recuperado de http://www.bbc.com/mundo/noticias/2016/03/160316_economia_crimen_organizado_mj#orb-banner
- Kaplan, M. (1996). *Economía criminal y lavado de dinero*. *Boletín Mexicano de Derecho Comparado*.
- Lesmes, J. M. (2005). *Eficacia de las operaciones de interdicción marítima frente al tráfico de cocaína por mar desde Colombia hacia EE. UU*. Universidad del Salvador, Argentina, y Colegio Interamericano de Defensa de EE. UU.
- Lowenthal, A. F. (2010). Estados Unidos de América Latina, 1960 - 2010: De la pretensión hegemónica a las relaciones diversas y complejas. *Foro Internacional, julio-diciembre*, 552-626.



Mata, N. R. (Febrero 5 de 2016). *Los cuatro pilares del plan "Paz Colombia"*. Recuperado de <http://www.elcolombiano.com/colombia/politica/los-cuatro-pilares-del-plan-paz-colombia-XX3550437>

Montoya, M. A. y Armada Nacional de Colombia. (2009). *Colombia's Coke-Smuggling Submarines*, [Archivo de video]. Recuperado de: <https://www.youtube.com/watch?v=yqYoif-9c64>

OEA-CICAD. (2015). *Informe Final del Grupo de Expertos sobre Narcotráfico*. Recuperado de <http://www.cicad.oas.org/apps/Document.aspx?id=3597>

Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito. (2016). *Informe Mundial sobre las Drogas*. Recuperado de https://www.unodc.org/doc/wdr2016/WDR_2016_ExSum_spanish.pdf

Ortiz y Arancibia. (2010). *El rol de la defensa en el manejo de desastres naturales. El caso de Chile, México y España*.

Pérez, A. (2014). *Mares de cocaína: Las rutas náuticas del narcotráfico*. Bogotá: Ed. Penguin Randon House.

Portafolio. (16 agosto de 2016). *Inversión extranjera neta en Colombia cae en julio de 2016*. Recuperado de, <http://www.portafolio.co/economia/inversion-extranjera-neta-en-colombia-cae-en-julio-2016-499588>

Presidencia de la República. (2015). *Acuerdos de Paz*. Recuperado de <http://www.acuerdodepaz.gov.co/acuerdos/acuerdo-final>

Presidencia de la República. (2015). *Gobierno le declara la guerra a la minería criminal*. Recuperado de http://wp.presidencia.gov.co/Noticias/2015/Julio/Paginas/20150730_02-Gobierno-declara-objetivo-prioritario-de-alto-valor-la-mineria-criminal.aspx

Revista Dinero (17 de junio de 2015). *¿El contrabando desangra la economía colombiana?* Recuperado de <http://www.dinero.com/pais/articulo/impacto-economico-del-contrabando-colombia/210736>

Revista Semana. (29 de julio 2016). *Así funciona el complejo negocio de tráfico de migrantes*. Recuperado de <http://www.semana.com/nacion/articulo/como-funciona-el-negocio-de-trafico-de-migrantes-a-colombia/483861>

Sarmiento, L. F. y Krauthausen, C. (1991). *Cocaína & Co: un mercado ilegal por dentro*. Universidad Nacional de Colombia, Instituto de Estudios Políticos y Relaciones Internacionales.

Universidad Colegio Mayor Nuestra Señora del Rosario (2015). *El 69% del tráfico de armas que ingresa al país es por vía marítima*. Observatorio de armas ligeras y pequeñas de municiones y explosivos. Recuperado de <http://www.urosario.edu.co/Plaza-Capital/Nacion/El-69-del-trafico-de-armas-que-ingresa-al-pais-pro/>

Unodc. (2016). *Monitoreo de territorios afectados por cultivos ilícitos en Colombia 2015*. Recuperado de, http://www.unodc.org/documents/crop-monitoring/Colombia/Monitoreo_Cultivos_ilicitos_2015.pdf

Uribe, S. (2016). *Estrategia marítima, evolución y prospectiva*. Bogotá: Editorial Imprenta de las Fuerzas Militares.

Val Palao, D. (2014) *¿Cuánto dinero mueve el crimen?* Fundación Melior. Recuperado de <http://www.fundacionmelior.org/taxonomy/term/374>

