



Artículo

La amenaza intercontinental de los narcosubmarinos

The intercontinental threat of narco submarines

Naranjo Martínez Lenin

Armada del Ecuador, Ecuador.

Correspondencia: lnaranjo@armada.mil.ec



Citación: Naranjo, L. La amenaza intercontinental de los narcosubmarinos. *DERROTERO* 2025, 19 N°2, 1-17. <https://doi.org/>

Recibido: 21/08/2025

Revisado: 06/10/2025

Aceptado: 19/12/2025



Derechos de autor: © 2025 por autores. Licenciado por Escuela Naval de Cadetes "Almirante Padilla", COL. Este artículo es de libre acceso distribuido en las términos y condiciones de *Creative Commons Attribution* (CC BY) license (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).

Resumen: El propósito de este estudio busca determinar el empleo actual que las Organizaciones Criminales transnacionales (OCT), están dando a los narcosubmarinos, específicamente a los semisumergibles para el transporte de Clorhidrato de Cocaína (CHC), desde Sudamérica a otros continentes. La evolución y desarrollo tecnológico de estos artefactos, ha hecho que estas trayectorias intercontinentales, que hasta hace pocos años se las consideraba imposibles, sean ahora muy frecuentes. Las características propias de los semisumergibles que los hace muy difíciles de detectar cuando ya se encuentran en mar abierto, han hecho que estos artefactos sean los que más se han modernizado dentro de las modalidades de narcotráfico marítimo. Sus actuales capacidades les permiten llevar toneladas de estupefacientes a miles de kilómetros de distancia, con una baja probabilidad de localización y neutralización, inclusive con capacidades tan modernas como la navegación autónoma, llegando a constituirse en una amenaza intercontinental, que supera las capacidades de la fuerza pública de los estados. Todo esto lleva a reflexionar sobre la necesidad de mejorar los sistemas de detección por parte de las Fuerzas Navales, la capacidad de compartir información en forma instantánea, y el poder operar en forma multinacional y coordinada, llegar a una evolución de la reacción táctica a la anticipación estratégica.

Palabras clave: Narcotráfico, Semisumergibles, Intercontinental, Autónomo, Narcosubmarinos.

Abstract: The purpose of this study is to determine the current use that Transnational Criminal Organizations (TCOs), are making of narco-submarines, specifically semi-submersibles for transporting Cocaine Hydrochloride (CHC), from South America to other continents. The evolution and technological development of these devices have made these intercontinental routes, which until a few years ago were considered impossible, now very common. The characteristics of semi-submersibles, which make them very difficult to detect once they are in the open sea, have made these devices the most modernized within the modalities of maritime drug trafficking. Their current capabilities allow them to carry tons of narcotics, thousands of kilometers away, with a low probability of detection and neutralization, even with such modern capabilities as autonomous navigation, becoming an intercontinental threat that exceeds the capabilities of state law enforcement agencies. All of this leads us to reflect on the need to improve the detection systems used by naval forces, the ability to share information instantly, and the power to operate in a multinational and coordinated manner, evolving from tactical reaction to strategic anticipation.

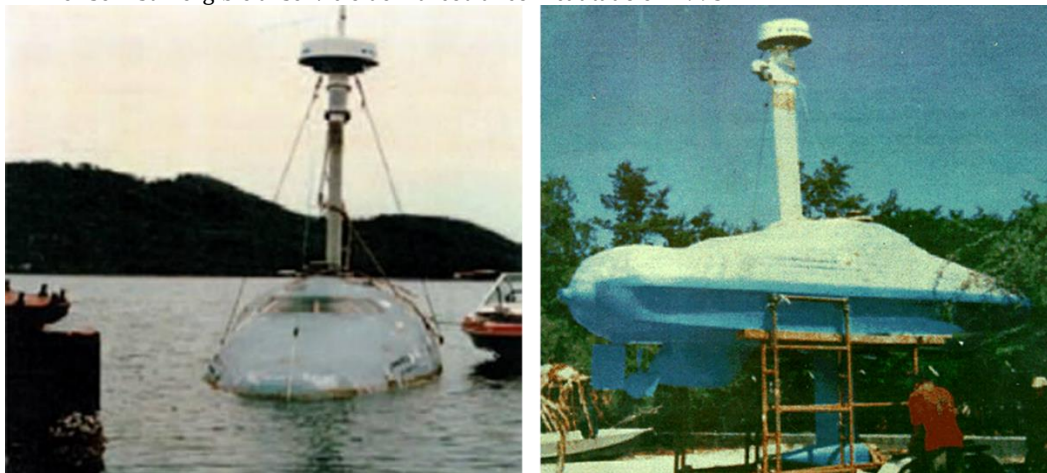
Keywords: Drug trafficking, Semi-submersibles, Intercontinental, Autonomous, Narco-submarines

1. Introducción

Un suceso que evidenció una innovación en las modalidades para el narcotráfico marítimo se documentó en mayo de 1993, cuando se registró la primera incautación de un artefacto semisumergible, este fue encontrado por la Armada de Colombia cerca de la isla de Providencia. El casco estaba construido en una combinación de fibra de vidrio y madera; y, tenía una eslora de 7 metros con un desplazamiento aproximado de hasta 2 t (2.000 kg). Este semisumergible era muy diferente a los que ahora se emplean para el narcotráfico, tenía un mástil bastante elevado y notorio para el funcionamiento de un radar y los equipos de comunicaciones, además que navegaba con gran parte de su estructura fuera del agua, como se puede apreciar en la figura 1, su eslora era muy corta de apenas 7 m (CMCON, 2022), por sus dimensiones se puede deducir que sus tanques de combustible no eran muy grandes, y por lo tanto su autonomía bastante limitada, respecto a su alcance esta sería de unas 400 Mn ya que pudo alcanzar las Islas de San Andrés.

Figura 1.

Primer semisumergible al servicio del narcotráfico incautado en 1993



Fuente: CMCON (2022).

Los semisumergibles nacen de la necesidad de las OCT, de disponer de un medio para narcotráfico marítimo con efectivas características de ocultamiento tanto para la detección visual, como para la electromagnética, con una gran capacidad de carga de estupefacientes, que puedan justificar los costos de su fabricación. En las últimas tres décadas, las OCT han podido perfeccionar y mejorar el diseño, construcción y empleo de estos artefactos, los semisumergibles en la actualidad navegan con casi toda su estructura debajo del agua disminuyendo su figura, así como también la cantidad de ruido o estela en el mar, son pintados de acuerdo a las aguas donde van a navegar para poder camuflarse, de tal manera que su localización se vuelve muy compleja tanto por medios aéreos como marítimos, inclusive en el día.

Al navegar a ras del mar engañan a los radares que los confunden con las olas; están contruidos en fibra de vidrio y en la mayoría de casos tienen un blindaje superior de plomo que ayuda a minimizar su señal térmica, tienen tuberías en la parte inferior para que el agua enfríe el escape a medida que se mueven, haciéndolo aún menos susceptible a la detección infrarroja (Ramírez, 2014), con estas características cuando alcanzan las aguas abiertas, la posibilidad de detección por parte de la fuerza pública es casi nula. Se los construye para hacer un solo viaje, por lo que cuando alcanzan su destino son hundidos, para eso tienen válvulas especiales, que se las emplea también para eliminar las evidencias cuando son descubiertos en altamar.

Este desarrollo tecnológico y gran disponibilidad de fondos que tienen las OCT, les ha permitido tener la capacidad de construir complejos y modernos sumergibles, dispositivos diseñados para navegar con toda su estructura debajo del agua, haciendo de esta manera su probabilidad de detección prácticamente nula. Los procesos de investigación en semisumergibles, ha permitido perfeccionar todos los procesos, logrando niveles de excelencia en tiempo, confiabilidad y costos. La construcción de un semisumergible en sus inicios podía costar alrededor de US\$1 millón USD, pero ahora, empleando materiales de construcción más ligeros como fibra de vidrio y carbono, con componentes ensamblados en impresoras 3D, los narcotraficantes son capaces de diseñar estas embarcaciones en unos US\$ 200.000 (Cueto, 2025), en tiempos récords inferiores a un mes, con modelos seguros y confiables listos para hacerse a la mar, una vez finalizado su ensamblaje, y por último han llegado ya a construir vehículos marinos no tripulados subacuáticos de gran capacidad.

Todo esto ha hecho que el empleo de sumergibles y semisumergibles sea cada vez más habitual según datos del Centro de Fusión Marítima de Ecuador (CEFMAR) hasta marzo del 2025, se registra a nivel mundial la incautación de al menos 326 de estos artefactos: 12 sumergibles esto es el 3,7%; 144 semisumergibles tipo “Self Propelled Semi-Submersible Vessel” (SPSS) con un 44,2%; y, 179 semisumergibles tipo “Low Profile Vessel” (LPV) que representa la mayoría con un 52,1% (CEFMAR, 2025). Estos artefactos aparecieron con una gran frecuencia en el océano Pacífico caracterizado por largas distancias fuera de las jurisdicciones de los estados riveraños, en el mar Caribe su presencia era muy baja, siendo sus destinos Centro y Norteamérica, pero algo que ha llamado la atención especialmente en este último año es sus intenciones de cruzar los océanos a otros continentes algo que hasta hace poco se considera imposible para un semisumergible.

2. Materiales y Métodos

La metodología del presente estudio se sustenta en un diseño de investigación documental de carácter descriptivo y explicativo, orientado al análisis del empleo de semisumergibles utilizados en el tráfico intercontinental de narcóticos, así como a la identificación de los avances tecnológicos y desarrollos estructurales que han favorecido el incremento de su autonomía operativa y capacidad de carga.

Desde un enfoque deductivo, la investigación examina de manera sistemática la evolución tecnológica, las características operacionales y los patrones de utilización de estos artefactos en las dinámicas contemporáneas del narcotráfico marítimo. El análisis se centra particularmente en su utilización para el traslado de sustancias ilícitas entre continentes, considerando como punto de partida Sudamérica, región en la que se concentra su fabricación y desde donde se proyectan rutas de tráfico hacia otros espacios geográficos.

A partir de la revisión y análisis crítico de fuentes documentales especializadas, informes institucionales, literatura académica y reportes de seguridad marítima, el estudio busca caracterizar la evolución de estos sistemas clandestinos de transporte marítimo, así como comprender su creciente relevancia dentro de las estrategias logísticas del narcotráfico transnacional.

En este contexto, el fenómeno constituye un desafío significativo para la gobernanza marítima y la seguridad internacional, al evidenciar la capacidad de adaptación tecnológica de las organizaciones criminales. En consecuencia, se destaca la necesidad de fortalecer los sistemas de vigilancia y control del dominio marítimo, así como de profundizar los mecanismos de cooperación internacional, intercambio de información y coordinación interinstitucional, con el fin de mejorar la capacidad de detección, seguimiento e interdicción de estas plataformas utilizadas en el tráfico ilícito.

3. Resultados

Narcosubmarinos y su proyección intercontinental

Narcosubmarinos es el nombre común con el cual se ha identificado a los medios para tráfico ilegal de narcóticos, que se desplazan con toda o la mayor parte de su estructura bajo el agua, pudiendo distinguirse las siguientes modalidades: sumergibles, semisumergibles, vehículos marinos no tripulados de tipo subacuático y los parásitos (cilindros con forma de torpedos no tienen propulsión necesitan ir remolcados). Los narcosubmarinos son usados en diferentes partes del mundo para transporte de diferentes sustancias por ejemplo el 04 de junio del 2022 las autoridades españolas en la ciudad de Cádiz, al sur de España, incautaron tres drones semisumergibles (Sands, 2022), su empleo iba a ser destinado para el contrabando de hachís a Europa a través del Mar Mediterráneo.

Los dispositivos incautados en España no eran de gran tamaño median un poco más de un metro de eslora y podían transportar una carga de 150 kg, con un alcance máximo de 50 km. Por otro lado, los gigantes narcosubmarinos con capacidad de transportar toneladas de narcóticos, y navegar cientos o miles de kilómetros son propios de las OCT latinoamericanas, contruidos para el traslado de CHC, en un inicio a Norte y Centroamérica y en la actualidad a Europa y Oceanía.

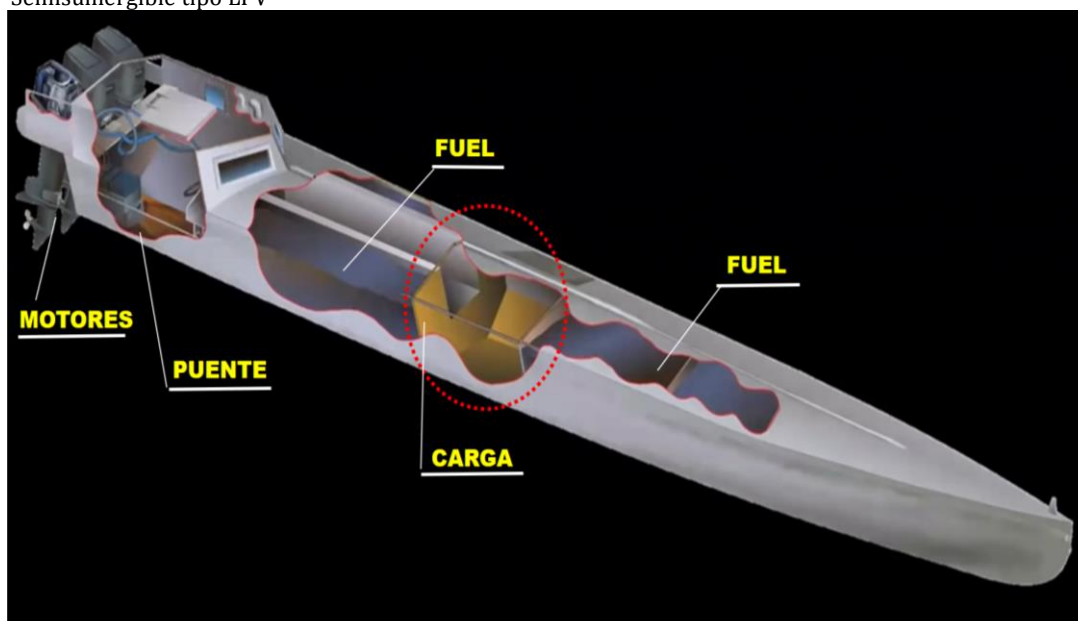
Las OCT que operan en Sudamérica utilizan un sin número de modalidades para el tráfico ilícito de narcóticos, sin embargo, para el caso específico de traslado de sustancias ilícitas hacia otro continente, no todos los medios pueden cumplir esta función, por ejemplo las lanchas rápidas “Go-fast”, por su poca autonomía requerirían un continuo abastecimiento de combustible a lo largo del Atlántico incrementando su probabilidad de detección; los barcos pesqueros pueden ser una alternativa pero son fácilmente detectables y encontrarlos fuera de su área normal de pesca traería sospechas; en las embarcaciones de recreo no todas tienen un alcance intercontinental, las aeronaves comerciales son usadas pero limitadas a las pequeñas cargas que se puede esconder como equipaje. Por estas consideraciones, el medio más empleado para el traslado de CHC a otros continentes, han sido los buques mercantes, especialmente buques portacontenedores.

Mercados intercontinentales como Europa y Oceanía son muy cotizados por las OCT por el alto valor monetarios del CHC, y se han dado modos para mantener el flujo permanente de estos narcóticos a través de los contenedores, por lo que las autoridades han hecho significativos avances en los procesos de control en los principales puertos, como el incremento de tecnología, menor dependencia humana para evitar la corrupción, y mayor porcentajes de inspecciones, por ejemplo en Rotterdam, han llegado a un grado de eficiencia tal que están ya escaneando todos los contenedores procedentes de América Latina (Appleby, 2024), sin frenar el movimiento portuario. Estas estrategias han provocado una disminución en la contaminación de contenedores, en Europa, a pesar de existir un aumento en el número de cargamentos interceptados, hay una baja en la cantidad de CHC retenido respecto a años anteriores (Kloos, 2025) lo que significaría que los envíos de CHC en contenedores son ahora en volumen más pequeños. Ante esto las OCT han tenido que modificar sus estrategias buscando otras opciones, como el empleo cada vez con una mayor continuidad de “narcosubmarinos”, específicamente los semisumergibles.

Semisumergibles y su empleo para tráfico intercontinental

Los semisumergibles se encuentran clasificados en dos tipos los SPSS y los LPV, estos últimos se las conoce en español como “Lanchas de Perfil Bajo”, a nivel internacional se las llama también como “LPV-Outboard Motors” (LPV-OM) o “Low Profile Go-Fast Vessel” (LPGFV) (Sutton, 2020). Reciben este nombre ya que son embarcaciones con motores exteriores, generalmente tipo fuera de borda, al igual que una lancha go-fast, con la diferencia que las LPV están hechas para navegar con casi toda su estructura bajo el agua, por lo que entran en la clasificación de semisumergibles. Pueden alcanzar los 15 nudos y llevar unas 4 t de carga (CMCON, 2024a, p.77), son más rápidos que los otros tipos de narcosubmarinos, sin embargo, para sostener su navegación necesitan más cantidad de combustible, por lo que gran parte de sus compartimentos son tanques como se indica en la figura 2.

Figura 2.
Semisumergible tipo LPV

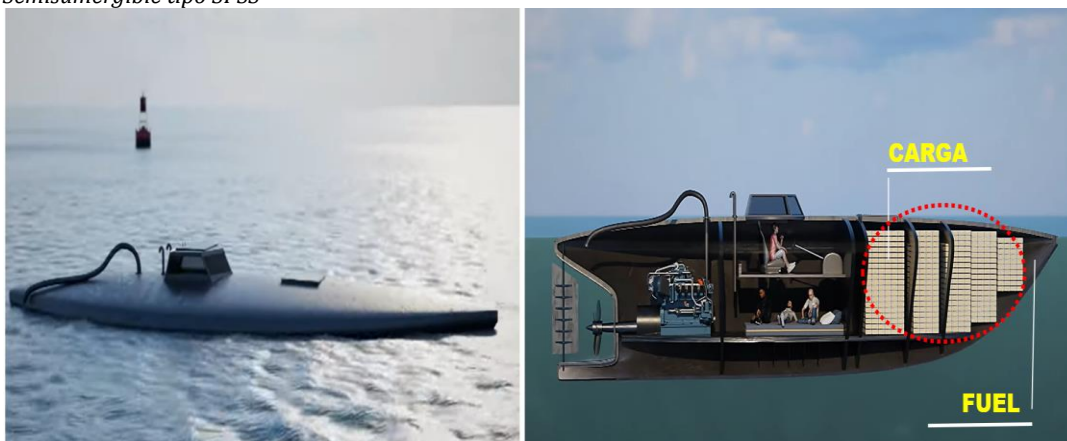


Fuente: Adaptado por el autor a partir de Sutton H. (2022).

Las LPV no son el medio idóneo para trasladar narcóticos de manera intercontinental, ya que obligatoriamente necesitarían ser reabastecidas de combustible durante su trayecto, sin embargo, se las ha encontrado llegando a Europa, África, y últimamente y con mucha frecuencia a las costas de los países de Oceanía, lo que sugiere una muy organizada estrategia logística para abastecerlas en la mitad del océano.

El otro tipo de semisumergibles los **SPSS**, son los primeros que aparecieron para uso del narcotráfico, se los conoce también como “LPV-Inboard Motors” (LPV-IM) (Sutton, 2020), ya que su sistema de propulsión se encuentra en el interior, generalmente consiste en un motor a diésel de unos 300 - 350 hp, navegan a una velocidad aproximada de unos 8 nudos (CMCON, 2024a, p.73). Generan mucho menor calor, estela, ruido y estructura fuera del agua que un LPV, por lo que la probabilidad de navegar sin ser detectados es muy baja, su estructura se aprecia en la figura 3.

Figura 3.
Semisumergible tipo SPSS



Fuente: Adaptación propia a partir de Spotlight (2025).

Se calcula que, los SPSS pueden llevar más de 8 t de narcóticos, es decir, una carga muy superior a lo que lleva una LPV, esto es gracias a que necesitan menos espacio para combustible ya que su motor a diésel consume mucho menos combustible que los motores fuera de borda de las LPV, pudiendo reemplazar esas áreas por carga. Su autonomía puede ser de miles de millas de acuerdo con la capacidad de combustible de sus tanques; el primer semisumergible SPSS documentado que pudo cruzar el Atlántico en el 2019 se calcula que navegó más de 11.000 km (Fernández & Saiz, 2025).

Para poder cumplir estas largas travesías y cruzar de un continente a otro, sin reaprovisionarse de combustible, necesitan tanques más grandes que puedan albergar al menos unos 20.000 litros de combustible (Spotlight, 2025), esto hace que sean unos 7 a 8 metros más largos que los semisumergibles comunes, como se puede apreciar en la figura 4, pudiendo alcanzar una longitud de hasta 30 metros de eslora.

Figura 4.
Comparación entre semisumergibles interoceánicos y los corrientes.



Fuente: Adaptación propia a partir de Spotlight (2025).

Semisumergibles con narcóticos hacia Europa

A lo largo de la historia los registros de semisumergibles que han podido cruzar el Atlántico con destino a Europa, o han tenido intenciones de cruzarlo, se originan desde un primer caso en el año 2019, algo que llamo mucha la atención ya que en ese tiempo se consideraba imposible para este tipo de aparatos llegar a distancias tan lejanas, sin embargo, en la actualidad es cada vez más común ver semisumergibles intentando cubrir esta ruta, lo cual se puede observar en la tabla1.

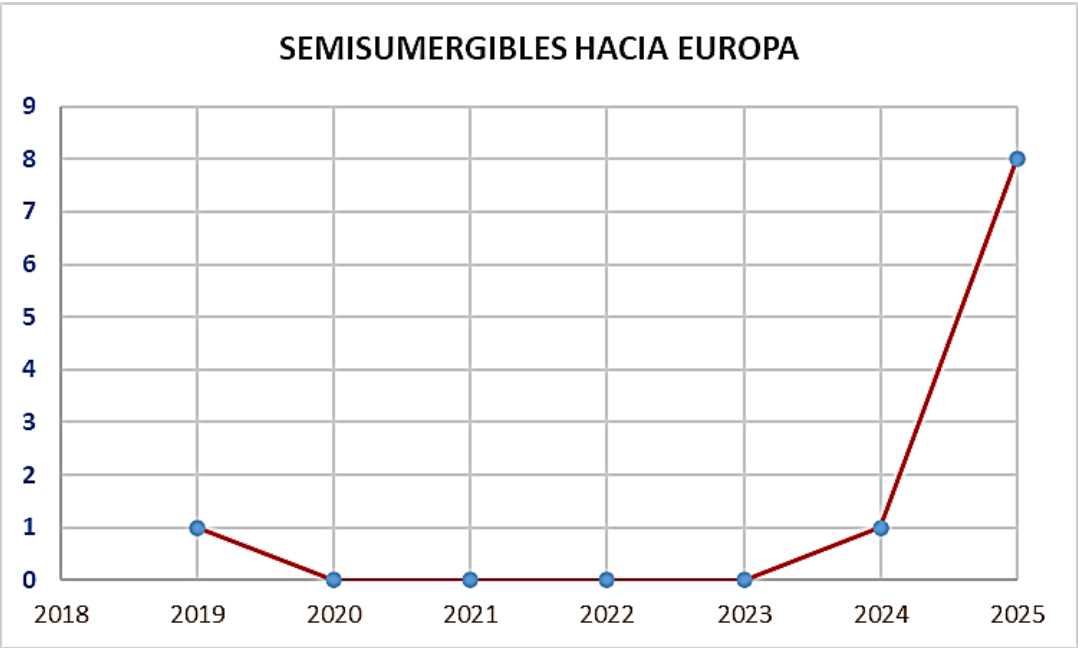
Tabla 1. Eventos históricos de semisumergibles hacia Europa.

No.	AÑO	DESCRIPCIÓN
01	2019	El 24 de noviembre las autoridades españolas encontraron el primer semisumergible en Europa con 3.068 kg. de CHC rente a las costas de Galicia. La embarcación tipo SPSS tenía 22 m de eslora y habría iniciado su recorrido a través de los ríos Negro y Amazonas en Brasil, en una travesía que duró 26 días, se calcula que navegaron 11.112 km (Fernández & Saiz, 2025), sin reabastecerse de combustible. Este evento detectado por casualidad permitió que las autoridades europeas vean a los semisumergibles como una amenaza, y promuevan la colaboración internacional la tecnología e inteligencia, para detectarlos desde su origen en los ríos sudamericanos.
02	2024	El 30 de julio la Policía de Guyana durante una operación por las riberas de los afluentes hídricos de Guayana, logró la incautación de un semisumergible SPSS, el cual se encontraba en un astillero clandestino, este semisumergible tenía capacidad para trasladar 3 t de sustancias ilícitas, en base a sus características la policía determinó que estaba destinado a cruzar el océano Atlántico (Mae, 2024). Entre 2020 y 2023 se encontraron otros tres aparatos en el río Amazonas que tenían características parecidas al evento de Guyana sin embargo no hay evidencia suficiente para señalar que su destino era Europa.
03	2025	El 23 de enero autoridades de España, en inmediaciones de Ría de Camariñas, Galicia, logran la detección de un artefacto semisumergible SPSS, el cual ya no contenía droga en su interior y se estaba hundiendo, el artefacto no pudo ser recuperado. Durante años ha crecido el rumor de la existencia de un cementerio de semisumergibles en las costas de Galicia, este evento y las declaraciones de antiguos narcotraficantes han reforzado esta teoría.
04	2025	El 20 de febrero autoridades de EEUU y de Trinidad y Tobago, a 45 NM de Trinidad y Tobago, lograron la detección y posterior aseguramiento de un semisumergible LPV con 5.000 kg. CHC. Las autoridades informaron que el artefacto tendría como destino el continente europeo. Durante el desarrollo de la operación se reportaron tres ciudadanos colombianos capturados.
05-06	2025	El 15 de marzo la Guardia Nacional Bolivariana GNB en el Estado de Zulia, Venezuela, incautó dos semisumergibles, varias lanchas rápidas y decenas de motores, así como destruyó laboratorios y astilleros clandestinos, se decomisó 6.000 kg de CHC, las autoridades informaron que la mayor parte de la droga incautada estaba cargada en dos semisumergibles que tenían como destino Europa. Este evento refuerza la teoría de la existencia de una ruta hacia Europa, partiendo de las costas venezolanas.
07	2025	El 25 de marzo en una operación conjunta internacional coordinada por el Centro de Análisis de Operaciones Marítimas sobre Narcotráfico (MAOC-N), las autoridades navales de Portugal efectuaron la incautación de 6.600 kg CHC en un semisumergible en tránsito hacia la Península Ibérica, a 680 Millas Náuticas (NM) al suroeste de Islas Canarias, constituyéndose en el semisumergible con la mayor cantidad de CHC en la historia de Europa (Fernández & Saiz, 2025). Este semisumergible tenía combustible suficiente para llegar a Europa, además de las 6,6 t de droga lo que nos da una idea de las grandes capacidades de carga que ya poseen.
08	2025	El 31 de mayo la Policía de Brasil, en coordinación con las autoridades policiales de España, Portugal y la DEA, en el estado de Pará, en un astillero clandestino lograron la incautación de una embarcación semisumergible destinada al transporte de droga hacia las costas españolas. Este tenía una caceta de madera construida sobre su estructura que lo hacía parecer una embarcación de pesca. Las autoridades aseguraron que el “narco astillero”, sería el mismo de donde partió el semisumergible interceptado el 25 de marzo (López & Galarraga, 2025).
09	2025	El 15 de septiembre en una operación conjunta entre la Policía de España y la DEA se incautó 3.600 kg CHC que habrían llegado en un semisumergible a Galicia, la operación se efectuó durante la descarga de bultos mediante lanchas en la playa de Niñeiriños, donde se pudo detener a 14 personas entre ellos 03 colombianos que habrían sido los tripulantes del semisumergible (Thykjaer, 2025), que horas antes fue hundido.

10	2025	El 2 de noviembre las autoridades de Portugal efectuaron la captura de un semisumergible en el Océano Atlántico (a 1.000 MN de las costas de Lisboa) en la que se incautó 1.700 kg de CHC. Dentro de la embarcación se capturaron a sus cuatro tripulantes que indicaron que su destino final sería la península Ibérica. En estos últimos eventos se puede ver un trabajo coordinado de los países europeos a través del (MAOC-N), la DEA y a las autoridades locales sudamericanas, que han permitido hacer un seguimiento a estos aparatos, inclusive desde su mismo origen.
----	------	---

Conforme estos datos, se puede observar que en este año 2025 existe un incremento significativo de los eventos relacionados a semisumergibles con destino a Europa, de 10 aparatos registrados en la historia en esta ruta, con este tipo de modalidad, 8 casos fueron en el 2025. Este crecimiento que en apenas dos años ha llegado al 800% se refleja en las siguientes estadísticas de la figura 5.

Figura 5.
Estadísticas de semisumergibles con CHC hacia Europa.



Semisumergibles con narcóticos al África.

La ruta hacia Europa desde América no es la única ruta transatlántico, también el **África** es un destino usado por las OCT como parte de una ruta para el posterior transporte de drogas ilegales a Europa a través del Mediterráneo, es así que el 12 de marzo de 2025, en la playa de Black Johnson, en Sierra Leona, la policía encontró un semisumergible LPV con características similares a los que se emplean en América Latina para el transporte de grandes cantidades de CHC, este semisumergible se encontraba vacío abandonado y sin motores, como se puede observar en la figura 6. Considerando la importancia de África para las OCT latinoamericanas es difícil pensar que este sea un caso aislado.

Figura 6.
Primer semisumergible transatlántico encontrado en África.



Fuente: Sutton H. (2025)

Semisumergibles con narcóticos la nueva ruta a Oceanía.

En lo que se refiere a Oceanía las largas distancias para cruzar el Océano Pacífico desde Sudamérica región donde están los países productores de CHC hace que esta droga ilegal alcance unos precios exorbitantes, es así que conforme el boletín de CMCON “Estimación Global de Precios de las Drogas Ilícitas” (CMCON, 2024b) un kilogramo de CHC en los principales países de Oceanía supera los \$100.000 USD, haciendo de este mercado muy atractivo para las OCT que operan en la región sudamericana.

Es el caso que a pesar de la dificultad que conlleva para una embarcación y más aún para un narcosubmarino el recorrer unas 5.000 millas para alcanzar las Islas de Oceanía más próximas al continente americano y unas 8.000 millas si se quisiera alcanzar los principales países consumidores de CHC en ese continente (Australia y Nueva Zelanda), los costos tan altos del alcaloide justifican los riesgos y el costo de estos monumentales recorridos. Para un semisumergible sería una navegación peligrosa e inclusive con necesidad de apoyo logístico, y aunque parecería inusual, los casos son cada vez con más regularidad de la que se podría pensar detallándose en la tabla 2.

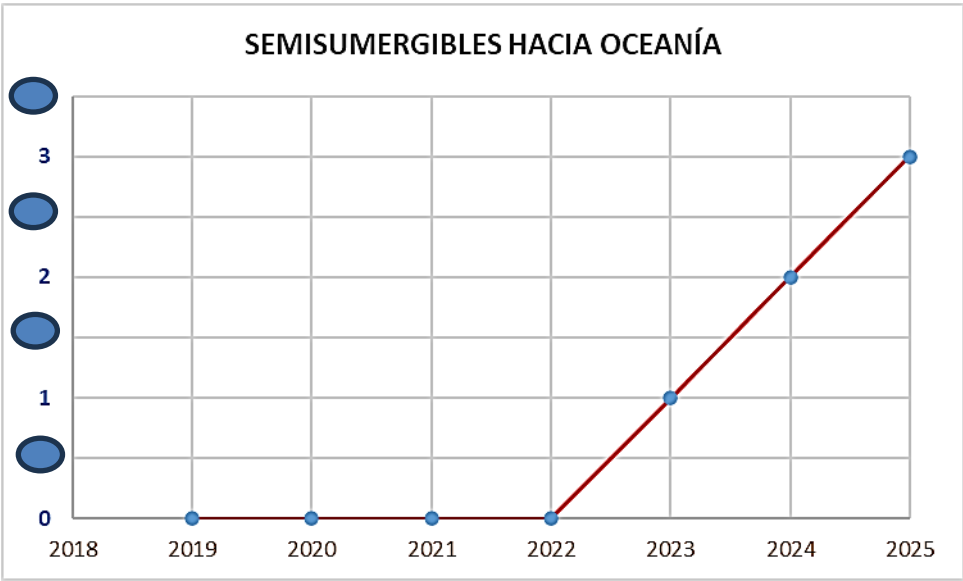
Tabla 2. Eventos de semisumergibles hacia Oceanía.

No.	AÑO	DESCRIPCIÓN
01	2023	El 08 de mayo en el Pacífico sur colombiano, la Armada de Colombia logró la interdicción de un semisumergible que estaba hundiéndose, y era tripulado por tres colombianos, se recuperó 102 bultos con un total de 3058 kg de CHC, el semisumergible no pudo ser reflotado. Las autoridades informaron que sus dimensiones eran de unos 30 metros de largo por 3 de ancho, constituyéndose en el semisumergible más grande interceptado navegando en la historia (Armada de Colombia, 2023). A pesar que su destino pudo ser Centroamérica, sus dimensiones sugieren que estaba hecho para una navegación interoceánica lo cual se explica mas adelante.
02	2024	El 13 de febrero la Armada de Colombia durante una operación de interdicción marítima, en el Pacífico sur, cerca de Ecuador, logran la detección de un semisumergible SPSS y la incautación de 4.071 kg de CHC. Se capturaron a 4 ciudadanos colombianos quienes indicaron que su destino era Australia (El Universal, 2024). La embarcación terminó hundida.
03	2024	El 29 de octubre autoridades francesas durante una interdicción marítima a 1.250 millas al oeste de México, cerca de la isla francesa Clipperton, logran la incautación de 5.000 kg de CHC a bordo de un semisumergible tipo SPSS. Cinco tripulantes fueron capturados, tres colombianos y dos ecuatorianos, quienes indicaron que habían zarpado desde Tumaco y que su destino final era Australia. Sus grandes dimensiones de aproximadamente 30 m de eslora le permitían llevar toneladas de combustible para cumplir esta navegación tan extensa a través del hemisferio norte para después tomar rumbo a Oceanía.

04	2025	En enero del 2025 autoridades de Islas Salomón detectaron un semisumergible que era usado como embarcación personal de un individuo, lo que origino la investigación sobre su procedencia, pudiendo determinarse que este fue encontrado a finales del 2024 por un médico local que lo habría encontrado abandonado en la región cercana a la Isla Ontong Java.
05	2025	El 03 de agosto de 2025 las autoridades navales de Islas Salomón, encontraron un semisumergible tipo LPV abandonado flotando cerca a Isla Santa Isabel, perteneciente a las Islas Salomón, por su estado se cree que llevaba varias semanas abandonado, las autoridades indicaron que es parte del constante tráfico de CHC proveniente de Sudamérica con destino final hacia Australia.
06	2025	El 09 de octubre de 2025 un tercer semisumergible LPV fue encontrado frente a la costa de la isla de Malaita perteneciente a Islas Salomón, el hallazgo lo hicieron dos pescadores encontraron la embarcación de unos 17 metros sin motores, equipada con cabina, timón y conductos internos, con la inscripción "Hecho en Colombia, 2024". Las autoridades sospechan que la tripulación abandonó el semisumergible tras entregar su carga, ya que no se encontraron drogas.

Conforme estos datos, se puede determinar que la modalidad semisumergible, para el transporte de CHC hacia Oceanía es periódica y mantiene un incremento constante en estos últimos años, en una ruta que por su lejanía hace muy poco tiempo se la consideraba imposible alcanzar para un aparato semisumergible. Este crecimiento permanente se refleja en las siguientes estadísticas de la figura 7.

Figura 7.
Estadísticas de semisumergibles con CHC hacia Oceanía



Si bien es cierto el caso del semisumergible del 2023 no pudo ser confirmado por los tripulantes como destino final Oceanía, ese colosal aparato tenía dimensiones fuera de lo común para hacer una navegación a Centro América, con apenas 3 t de CHC, lo que hace pensar que la mayor parte de sus compartimentos estaban destinados a combustible, y que tenía todas las capacidades para efectuar una navegación transcontinental. Congruente con esto en el evento del 29 de octubre del 2024, capturado en medio del Pacífico por Francia, las autoridades navales colombianas en rueda de prensa, indicaron que este semisumergible tenía combustible suficiente para llegar a Australia (Legge, 2024), la figura 8 indica la colosal magnitud de ese aparato.

Figura 8.
Semisumergible SPSS en medio del Océano Pacífico con rumbo a Australia



Fuente: Revista Semana (2024).

Por otro lado, llama la atención los tres semisumergibles que se han encontrado hasta la fecha en Islas Salomón, lo que sugiere una nueva ruta para ingresar a Oceanía a través de países periféricos con menos medios navales para el control, y posteriormente enviar el alcaloide a los países de mayor demanda en embarcaciones menos sospechosas y de empleo normal en el área como los botes de pesca artesanal. Otro detalle que llama la atención es que, a diferencia de los primeros casos, estos tres semisumergibles del 2025 son del tipo LPV, estos tienen mayor consumo de combustible, y no tienen la autonomía para llegar desde Sudamérica hasta Oceanía, por lo que se sugiere la existencia de una muy coordinada cadena logística para reabastecerlos en varios puntos en medio del Pacífico, en la figura 9 se muestran fotos de los tres aparatos encontrados.

Figura 9.
Semisumergibles encontrados en Islas Salomón en el 2025

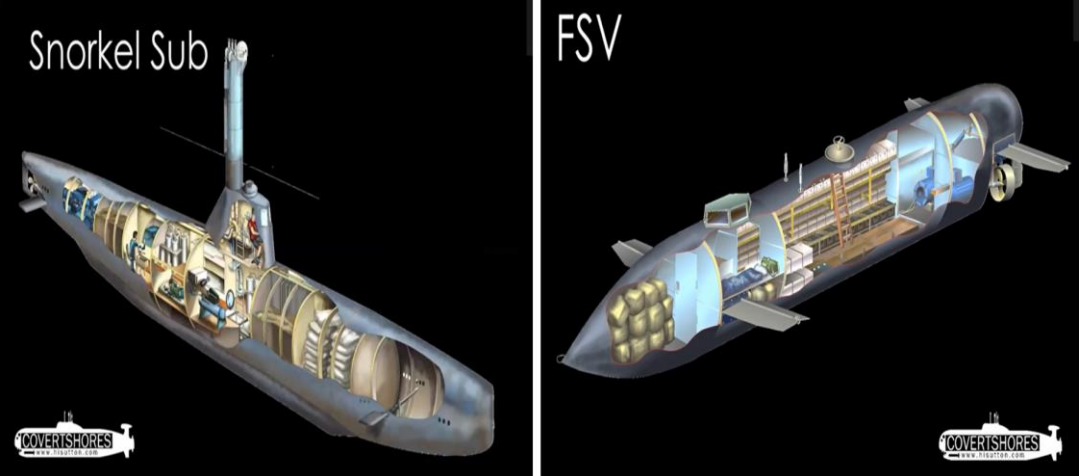


Fuente: Aumanu & Sas (2025).

Sumergibles con narcóticos

Los sumergibles denominados internacionalmente como “Fully Submersible Vessel” (FSV) son indudablemente los aparatos de más avanzada tecnología que tienen las OCT, y se ha podido identificar de dos tipos. Los primeros y más habituales son los que tienen un esnórquel fijo, el cual mismo cumple cuatro funciones: orientarse, verificar amenazas a su alrededor, tomar oxígeno de la superficie y expulsar los gases de escape de las máquinas. Tienen además capacidad de sumergirse completamente por limitados periodos de tiempo, ante la presencia de unidades aéreas o marítimas. Se calcula que podrían navegar hasta unas 3.000 NM con una capacidad de carga ilícita entre 8 - 10 t (CMCON, 2024a, p.82). El otro tipo de semisumergibles son los más sofisticados, disponen de motores eléctricos, impulsados por baterías, que le permiten navegar por unas 12 horas dándole una autonomía de apenas unos 60 NM, (Fern, 2025) se los considera prácticamente imposibles de detectar por lo que nunca han sido encontrados en acción se los muestra en la figura 10.

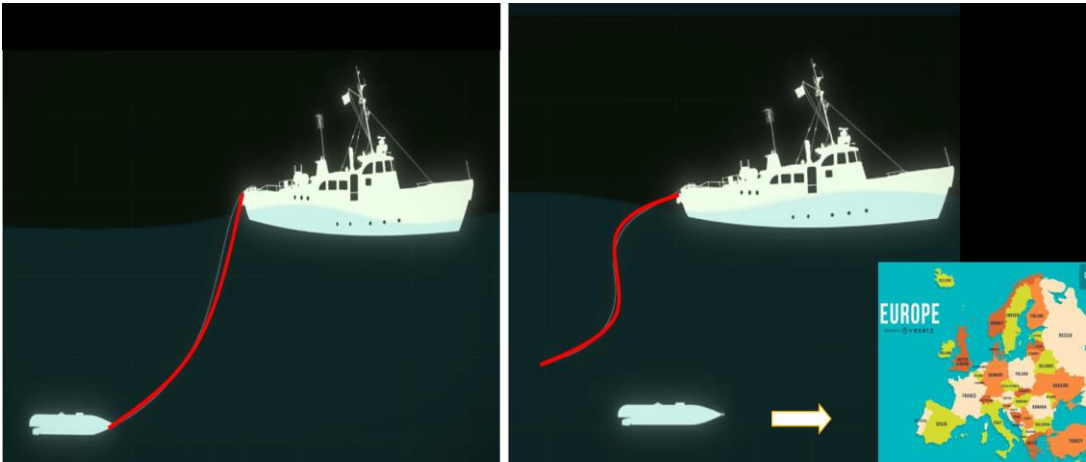
Figura 10.
Sumergibles para tráfico de CHC.



Fuente: Sutton H. (2022)

Como se puede apreciar, la limitada autonomía de los sumergibles no le permitirían llevar narcóticos por si solos hasta otro continente, pero podrían emplearse mediante embarcaciones que los remolquen hasta determinada distancia, para que posteriormente sigan su navegación en forma independiente, por lo que sin duda pueden ser una nueva amenaza intercontinental a tomar en cuenta, esto se gráfica en la figura 11.

Figura 11.
Posible empleo de sumergibles para traslado intercontinental de CHC



Vehículos marinos no tripulados ¿Una nueva amenaza?

De acuerdo con el “Catálogo de modalidades de narcotráfico marítimo” (CMCON, 2024a, p.105), los vehículos marinos no tripulados, son los artefactos que carecen de tripulación, y poseen dispositivos electrónicos para ser maniobrados y navegar de manera remota o autónoma. Están clasificados de dos tipos: superficie y subacuáticos. Los Vehículos Subacuáticos Autónomos (VSA) o AUV (Autonomous Underwater Vehicle, por sus siglas en inglés), son dispositivos equipados con un sistema de propulsión y navegación controlado y piloteado a distancia en forma remota, estos vehículos pueden seguir también trayectorias preprogramadas precisas.

El 02 de julio de 2025, la Armada de Colombia informó que en desarrollo de la estrategia multinacional ORIÓN se incautó un "Vehículo marino no tripulado", en cercanías de las playas del parque Tayrona, Santa Marta, Magdalena, que estaría en su última etapa de construcción, esto es en el proceso de pruebas de mar que y estaba prácticamente listo para ser empleado el transporte ilegal de estupefacientes. Se indicó que este artefacto contaba con capacidades de navegación y comunicaciones autónomas, tenía una capacidad de llevar unos 1,500 kg de carga y podía alcanzar una autonomía entre 500 y 800 millas náuticas, sus características principales se muestran en la tabla 3.

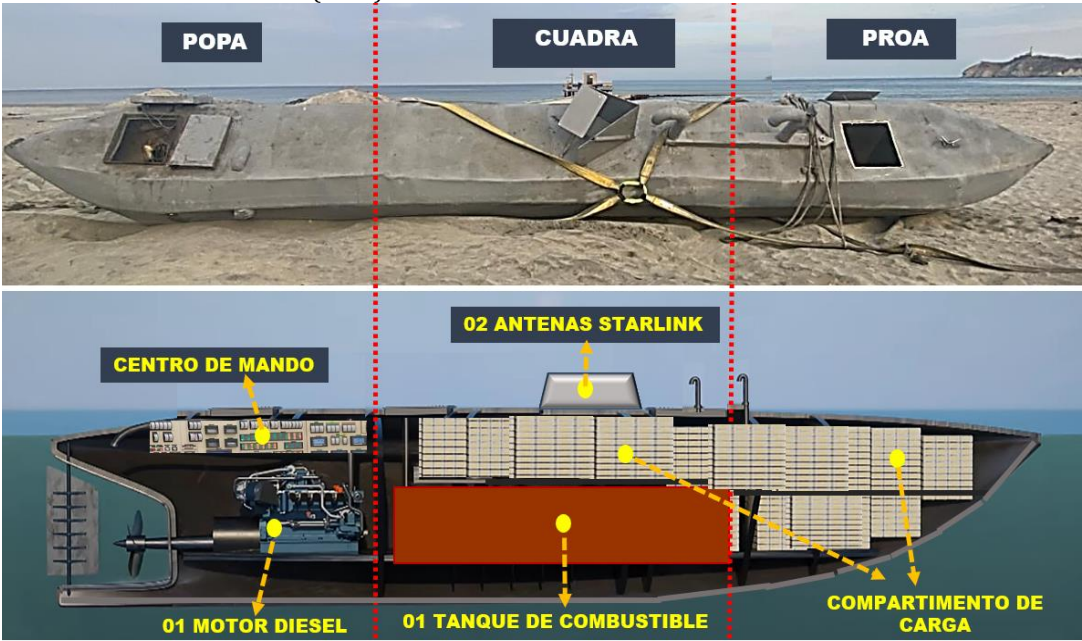
Tabla 3. Características de VSA decomisado en Santa Marta

Dato	Detalle
Capacidad de carga	1,500 kg
Autonomía	Entre 500 - 800 Mn
Eslora	11,80 m.
Manga	1.50 m.
Calado	1.70 m.
Altura sobre el agua	30 cm.
Material de construcción	Fibra de vidrio
Motor	1 Diesel
Velocidad	6 – 10 nudos
Equipos	GPS, equipos de piloto automático
Transmisión de datos	Satelital con 2 antenas Starlink

Nota: Datos proporcionados por la Armada de Colombia

Cabe resaltar que hasta la fecha nunca se había encontrado un aparato tan grande de este tipo, apenas se han encontrado pequeños drones con poca capacidad y alcance como los de Cádiz en el 2022. Su estructura está distribuida en tres partes un área para su maquinaria y equipos, un espacio muy grande para la carga y otro espacio para el combustible como se muestra en la figura 12.

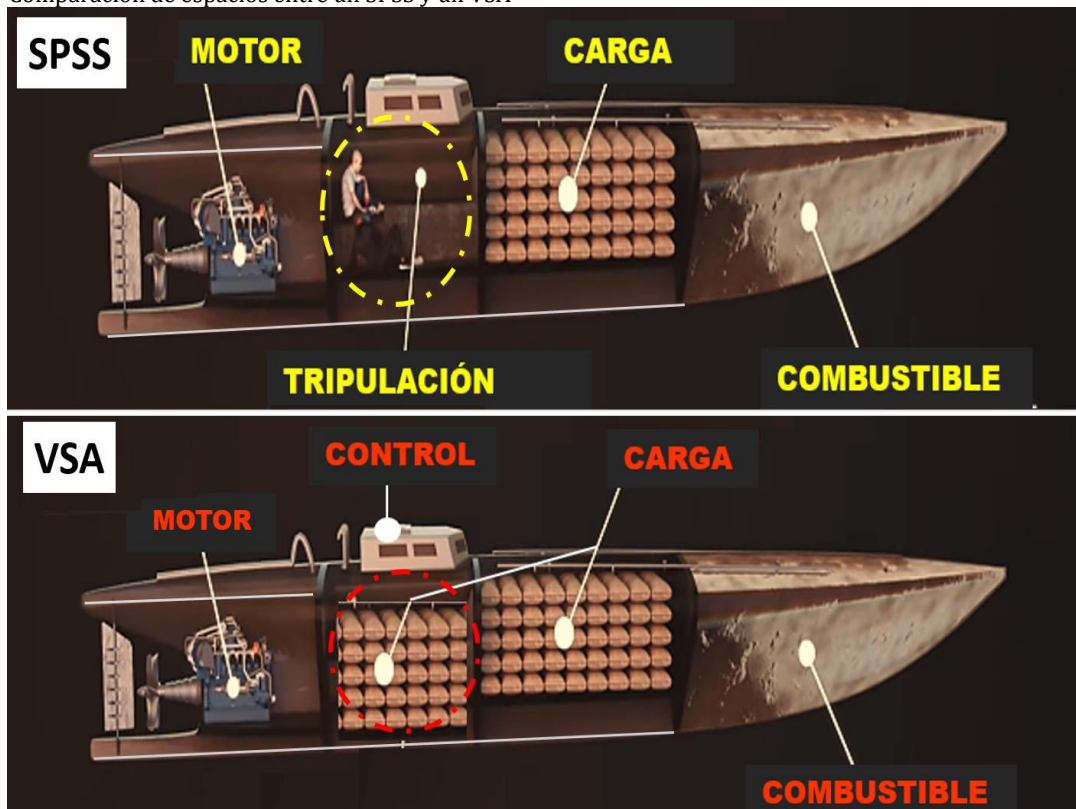
Figura 12.
VSA decomisado en Colombia (2025).



Fuente: Foto Armada de Colombia, bosquejo elaboración propia

Al no llevar tripulación los VSA pueden transportar más carga ilícita en los espacios que normalmente serían destinados para habitabilidad y descanso, como se puede apreciar en la figura 13. Conforme el catálogo de modalidades de narcotráfico los semisumergibles son tripulados por 2 o 4 personas (CMCON, 2024a, p. 73), se podría considerar como un número promedio de 3 personas para mantener una navegación continua de 24 horas durante varios días, a un peso promedio de 80 kg de un adulto serían 240 kg, de peso disponible para ser reemplazado por drogas ilícitas sin afectar su estabilidad.

Figura 13.
Comparación de espacios entre un SPSS y un VSA



Fuente: Adaptación propia a partir de Spotlight (2025).

El VSA localizado este año en Colombia, con su autonomía (500 a 800 Mn), desde donde fue encontrado puede alcanzar las costas más alejadas de Centroamérica, pero necesitaría un reabastecimiento en la mar para poder llegar a las costas norteamericanas. Sin embargo, existen ya prototipos de VSA fabricados por los U.S Marine Corps que basándose en el diseño de los narcosubmarinos están desarrollando artefactos no tripulados de baja probabilidad de detección para tareas logísticas en medio del combate y que han alcanzado una autonomía de 1.500 millas (The Maritime Executive, 2023) un dispositivo como estos al servicio de las OCT sudamericanas permitiría el envío permanente, directo y seguro de drogas ilícitas a EEUU.

Los VSA ya son una amenaza para las autoridades de control, pero parecería que todavía pasaran muchos años hasta que tengan una capacidad intercontinental. Entre las desventajas encontradas de emplear esta modalidad en distancias muy largas, podría señalarse el hecho de que en artefactos con propulsión mecánica, entre los tripulantes se busca que por lo menos uno tenga conocimientos básicos de motores para solucionar cualquier daño menor en alta mar, si un VSA sufriera algún desperfecto se requeriría un enorme esfuerzo logístico para atender la falla en medio de un océano. Esto llama al debate académico si es factible o no su empleo en este tipo de escenarios, una solución podría ser el empleo de inteligencia artificial inclusive para resolver riesgos de choques y abordajes, pero todo eso involucra gastos económicos elevados.

4. Discusión

El estudio de los casos registrados pone de manifiesto cambios relevantes en las estrategias marítimas empleadas por las Organizaciones Criminales Transnacionales (OCT) dedicadas al tráfico de cocaína (CHC). Durante décadas, el traslado intercontinental de estupefacientes se apoyó principalmente en el uso de buques mercantes y en la contaminación de contenedores dentro de las cadenas logísticas del comercio internacional. No obstante, el fortalecimiento de los sistemas de control en los principales puertos europeos y en otros mercados de alto valor ha generado un desplazamiento en las dinámicas operativas del narcotráfico, favoreciendo el uso de medios clandestinos con menor exposición a los mecanismos de detección. En este escenario, los denominados narcosubmarinos —especialmente los semisumergibles tipo SPSS— han adquirido una relevancia creciente dentro de las estrategias de transporte marítimo ilícito.

La incorporación de tecnologías avanzadas de inspección y el aumento de los procesos de escaneo sistemático en terminales portuarias estratégicas, como el Puerto de Rotterdam, han reducido progresivamente la efectividad del método tradicional basado en contenedores contaminados. Este endurecimiento de los controles ha ejercido presión sobre las cadenas logísticas del narcotráfico, incentivando procesos de adaptación que incluyen el desarrollo de nuevas soluciones tecnológicas y la diversificación de plataformas utilizadas para el transporte de drogas. Este tipo de respuesta adaptativa coincide con patrones observados en otros mercados ilícitos transnacionales, donde el incremento de las capacidades de control estatal suele generar innovaciones dentro de las estructuras criminales.

En este marco, los semisumergibles se perfilan como un instrumento logístico particularmente eficaz para operaciones de largo alcance. La evidencia recopilada muestra que los modelos SPSS presentan características técnicas que favorecen su empleo en escenarios oceánicos, tales como una firma térmica reducida, mínima estela superficial, escasa exposición estructural y una capacidad significativa de carga. Estas condiciones les permiten operar con un nivel de detectabilidad inferior al de otras embarcaciones clandestinas. A ello se suma su potencial autonomía de navegación, que puede extenderse a miles de millas náuticas dependiendo de la capacidad de combustible instalada, lo que les permite efectuar travesías transoceánicas sin necesidad de apoyo logístico intermedio, constituyendo así una ventaja comparativa frente a otros medios utilizados por las OCT.

Los datos analizados indican que el año 2025 podría interpretarse como un momento clave en la consolidación de la ruta transatlántica mediante semisumergibles. De los diez incidentes documentados históricamente relacionados con esta modalidad en dirección a Europa, ocho se registraron durante ese año. Esta tendencia sugiere un crecimiento muy acelerado en el uso de este tipo de plataformas. Dicho aumento no solo evidencia una mayor frecuencia de operaciones, sino también un grado más elevado de organización dentro de las redes criminales, reflejado en la existencia de astilleros clandestinos especializados, sistemas logísticos coordinados y cooperación entre células delictivas ubicadas en distintos países.

Los resultados también muestran que las OCT no se limitan a las rutas directas hacia Europa. El hallazgo de un semisumergible en Sierra Leona apunta a la posible utilización de trayectorias transatlánticas alternativas que incluyen puntos de tránsito en África Occidental. Esta región ha sido identificada en diversas investigaciones como un espacio estratégico dentro de las rutas del narcotráfico debido a sus limitadas capacidades de control marítimo y a su posición geográfica como puente hacia el mercado europeo. En este sentido, el área del Golfo de Guinea podría estar consolidándose como un nodo logístico intermedio dentro de las redes de tráfico transnacional.

Paralelamente, los eventos registrados en el océano Pacífico permiten observar el surgimiento progresivo de una ruta intercontinental hacia Oceanía. Países como Australia y Nueva Zelanda constituyen mercados particularmente atractivos debido al elevado precio que alcanza el kilogramo de CHC en esos territorios. Este factor económico compensa los riesgos asociados a travesías extremadamente largas, que pueden superar las 8.000 millas náuticas. La localización repetida de semisumergibles abandonados en Islas Salomón sugiere además la posible existencia de esquemas de redistribución regional, en los que la droga sería transferida a embarcaciones de menor tamaño para su traslado final hacia los principales centros de consumo.

En conjunto, estos patrones operacionales apuntan a una tendencia hacia la fragmentación y diversificación logística del narcotráfico marítimo. Las OCT parecen estar combinando múltiples rutas, puntos intermedios y diferentes tipos de plataformas tecnológicas con el propósito de reducir riesgos y aumentar la resiliencia de sus redes de transporte. Desde la perspectiva de la seguridad marítima, esta evolución representa un desafío considerable para los esquemas tradicionales de interdicción, que históricamente han estado enfocados en corredores específicos y en nodos logísticos relativamente previsibles.

Otro elemento a considerar es el progreso tecnológico observado en los medios subacuáticos utilizados por estas organizaciones. La aparición de sumergibles completamente submersibles (FSV) y los primeros indicios de vehículos marinos no tripulados (VSA) evidencian un proceso gradual de sofisticación dentro del narcotráfico marítimo. Aunque los FSV actuales presentan limitaciones en términos de autonomía para operaciones de alcance intercontinental, su baja detectabilidad podría convertirlos en plataformas altamente efectivas si se integran en sistemas logísticos combinados, por ejemplo mediante el remolque inicial por otras embarcaciones o su despliegue desde plataformas nodrizas.

En el caso de los VSA, su desarrollo introduce un escenario potencialmente disruptivo. Al eliminar la presencia de tripulación, estos dispositivos permiten aprovechar mayor volumen para el transporte de carga ilícita y reducir los riesgos humanos asociados con las operaciones clandestinas. Además, la integración de tecnologías como navegación autónoma, comunicación satelital y sistemas de piloto automático podría facilitar misiones cada vez más complejas y de mayor alcance. Sin embargo, todavía existen limitaciones importantes relacionadas con la confiabilidad mecánica, la resolución de fallas en medio del océano y los elevados costos vinculados al desarrollo de plataformas autónomas avanzadas.

Desde una perspectiva estratégica, los resultados del presente estudio sugieren que las OCT están evolucionando hacia un modelo de narcotráfico marítimo caracterizado por una mayor dependencia de soluciones tecnológicas. Este modelo combina ingeniería naval clandestina, logística transoceánica y redes criminales altamente coordinadas. En términos más amplios, este proceso refleja una dinámica de adaptación continua entre las capacidades de control de los Estados y las respuestas innovadoras de las organizaciones criminales.

Finalmente, las conclusiones obtenidas plantean implicaciones relevantes para la gobernanza de la seguridad marítima internacional. La creciente capacidad de los narcosubmarinos para operar en rutas intercontinentales hace necesaria una cooperación internacional más estrecha, así como el fortalecimiento de los sistemas de intercambio de inteligencia y el desarrollo de tecnologías especializadas para la detección de embarcaciones de bajo perfil. Iniciativas multilaterales como las coordinadas por el Centro de Análisis de Operaciones Marítimas sobre Narcotráfico (MAOC-N) o la Operación Orión evidencian que la respuesta frente a estas amenazas requiere enfoques integrados que articulen vigilancia marítima, inteligencia estratégica y cooperación judicial entre Estados.

En consecuencia, la expansión de los narcosubmarinos hacia rutas oceánicas de largo alcance no debe interpretarse únicamente como una adaptación táctica dentro del narcotráfico, sino también como un indicio del creciente grado de complejidad tecnológica y organizacional que están alcanzando las redes criminales transnacionales, tendencia que previsiblemente continuará desarrollándose en los próximos años.

5. Conclusiones

Los narcosubmarinos reflejan el alto grado de innovación, desarrollo tecnológico y poder monetario, que ahora disponen los narcotraficantes, con una mejora continua en sus capacidades su costo a pesar de ser elevado, termina siendo bajo en comparación con las enormes ganancias que generan, mientras que su diseño e ingeniería reducen la probabilidad de localización especialmente cuando ya se encuentran en alta mar.

EL desarrollo de los narcosubmarinos ha evolucionado de tal manera que les permite llevar cada vez más carga a lugares más alejados e inclusive llegar a cruzar océanos con mucha seguridad, por lo que en la actualidad el empleo de esta modalidad para llevar CHC a otros continentes se ha vuelto extremadamente frecuente, sumado a su baja probabilidad de detección por parte de las autoridades, se constituyen en una amenaza que está en ascenso y que para poder enfrentarla y neutralizarla, se necesita de nuevas y urgentes estrategias, además de innovación, desarrollo tecnológico y cooperación internacional, como la que esta encabezando MAOC-N desde Europa o la Estrategia Multinacional Orión, iniciativa global liderada por la Armada de Colombia en la lucha contra el narcotráfico y sus delitos conexos que con cuenta con información de inteligencia, capacidades operacionales y talento humano de 62 países en los cinco continentes; estas iniciativas han permitido incrementar las capturas de semisumergibles intercontinentales en estos últimos años, y deben seguir creciendo y fortificándose.

La cobertura satelital mundial y el acceso comercial a todos los equipos que permitirían a un semisumergible convertirlo en un vehículo no tripulado, se constituyen en oportunidades para las OCT que tienen el poder económico, y que han demostrado estar un paso delante de las autoridades de control, en el empleo de tecnología para uso del narcotráfico. Los vehículos no tripulados no pueden considerarse como un aparato en proceso, sino por el contrario es un dispositivo que seguramente los narcotraficantes ya lo estaban utilizando, sin embargo, su empleo intercontinental todavía podría considerarse improbable excepto si son remolcados en su recorrido, situación similar ocurre con los sumergibles.

Referencias

- Appleby (2024). *Qué hay detrás del descenso en las incautaciones de cocaína*. <https://insightcrime.org/es/noticias/que-hay-detras-descenso-incautaciones-cocaina/>
- Armada de Colombia (2023). *Incautado semisumergible mayor dimensión navegando con alcaloides*. <https://www.armada.mil.co/es/content/incautado-semisumergible-mayor-dimension-navegando-con-alcaloides-en-pacifico-colombiano>
- Aumanu L. & Sas N. (2025). *Third narco sub found in Solomon Islands*. <https://www.abc.net.au/news/2025-10-09/narco-sub-cocaine-meth-solomon-islands-pacific/105865658>
- CEFMAR (2025). *Los sumergibles y semisumergibles del narcotráfico: desafíos para el Ecuador*. Armada del Ecuador. Centro de Fusión Marítima.
- CMCON (2022). *La amenaza de los semisumergibles*. Centro Internacional de Investigación y Análisis Contra el Narcotráfico Marítimo
- CMCON (2024a). *Catálogo de modalidades de narcotráfico marítimo*. Centro Internacional de Investigación y Análisis Contra el Narcotráfico Marítimo
- CMCON (2024b) *Estimación Global de Precios de las Drogas Ilícitas 2024*. Disponible en: <https://cimcon.armada.mil.co/>
- Cueto C. (2025). *La carrera tecnológica de los narcos en Colombia para que el negocio de la cocaína sea más rentable*. <https://www.bbc.com/mundo/articles/cq547xn91nno>
- El Universal (2024). *Incautan 4 toneladas de cocaína que iban en semisumergible a Australia*. <https://www.eluniversal.com.co/sucesos/2024/02/19/incautan-4-toneladas-de-cocaina-que-iban-en-semisumergible-a-australia/>
- Fern (2025). *The Genius Design of Narco Submarines*. Obtenido de <https://www.youtube.com/watch?v=lZmmGg51TfU&t=156s>
- Fernández B. y Saiz M. (2025). *Incautación récord en costas de Portugal expone el alcance de los narcosubmarinos*. <https://insightcrime.org/es/noticias/incautacion-record-costas-portugal-refleja-capacidades-narcosubmarinos/>
- Kloos J. (2025). *PORT CRIME ANALYSIS no. 01: Drug Trafficking February 2025*. Commissioned by Rotterdam Seaport Police District Management
- Legge J. (2024). *Incautan un narcosubmarino con destino a Australia*. <https://cnnespanol.cnn.com/2024/11/28/narco-sub-australia-colombia-trax>
- Mae, E. (2024). *Authorities seize "narco sub" in South American jungle and illegal drugs*. <https://www.cbsnews.com/news/narco-sub-guyana-seize-illegal-drugs-chemicals-drug-trafficking-crackdown/>
- López O. & Galarraga N. (2025). *Narcosubmarinos rumbo a España: dismantelan en el Amazonas la fábrica del crimen*. <https://www.primicias.ec/internacional/narcotrafico-submarino-amazonas-cocaina-espana-97762/>
- Ramirez, B. (2014). *The Evolution of 'Narco-Submarines' Engineering. Paper*. Small Wars Journal. Originally published 27 February 2014
- Revista Semana (2024). *La historia desconocida de los narco-submarinos que llevan la droga a Australia*. <https://www.semana.com/nacion/articulo/>
- Sands L. (2022). *Tráfico de drogas: Drones submarinos incautados por la policía española* <https://www.bbc.com/news/world-europe-62040790>
- Spotlight (2025). *This Narco Submarine Is Impossible to Intercept*. <https://www.youtube.com/watch?v=AH5iW512Gwk>
- Sutton, H. (2020). *Narco Submarines, What You Need to Know*. <https://www.youtube.com/watch?v=BR18qhnGEpM>
- Sutton, H. (2022). *Narco Subs*. <http://www.hisutton.com/Narco%20Subs%20101.html>
- Sutton H. (2025). *First Trans-Atlantic Narco Submarine Found In Africa*. <http://www.hisutton.com/Transatlantic-Narco-Submarine-202503.html>
- The Maritime Executive (2023). *U.S. Marine Corps Turns to Narco-Subs for Logistics Inspiration*. <https://maritime-executive.com/article/u-s-marine-corps-turns-to-narco-subs-for-logistics-inspiration>
- Thykjaer C. (2025). *España y EE.UU. interceptan en Galicia un narcosubmarino con toneladas de cocaína: hay 14 detenidos*. <https://es.euronews.com/2025/09/29/espana-y-eeuu-interceptan-en-galicia-un-narcosubmarino-con-toneladas-de-cocaina-hay-14-det>

Contribuciones de los autores:

Declaro haber realizado el total de las actividades inherentes a la concepción, diseño, recolección de datos, análisis e interpretación de resultados, y la redacción del manuscrito final. De tal manera, asumo la responsabilidad total del contenido aquí presentado en este trabajo de investigación.

Financiación: Declaro que esta investigación no recibió financiación externa.

Conflicto de Intereses: el autor declara no tener conflictos de interés alguno.

Biografía del Autor

Capitán de Fragata Lenin Naranjo Martínez. Oficial de Marina especialidad Guardacostas de la Armada del Ecuador, ha efectuado cursos de especialización para Oficiales Guardacostas en EE.UU. y Corea del Sur, ha sido Comandante en unidades Guardacostas en Ecuador, asesor en el Ministerio de Defensa Nacional, tiene también los títulos de Abogado y Licenciado en Ciencias Navales, y actualmente se encuentra cumpliendo funciones de Analista Internacional en el Centro Internacional de Investigación y Análisis Contra el Narcotráfico Marítimo (CMCON)

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