



Artículo

IMPACTO SOCIOECONÓMICO DE LAS LANCHAS GO FAST EN COLOMBIA

SOCIOECONOMIC IMPACT OF GO FAST BOATS IN COLOMBIA

Marlon Augusto Buitrago Parra 

Centro Internacional de Investigación y Análisis Contra el Narcotráfico Marítimo. Armada de Colombia.
Correspondencia: Correo electrónico: marlon.buitrago@armada.mil.co.

Resumen: El estudio analiza el impacto socioeconómico del narcotráfico marítimo mediante Lanchas Go Fast en Colombia durante 2024, utilizando datos oficiales de incautaciones y capturas. Los resultados muestran que esta fue la modalidad más frecuente, con 75 eventos que resultaron en la incautación de más de 92 toneladas de drogas y en pérdidas estimadas de 110 millones de dólares para el crimen organizado. Las capturas (193) involucraron por igual a colombianos y extranjeros, y la actividad se concentró geográficamente en nodos del Caribe y el Pacífico.

Esta modalidad tiene un impacto profundo, sustentado por su alta rentabilidad y la fuerte inversión estatal requerida para combatirla. Zonas como Buenaventura, el Golfo de Urabá y Barranquilla son focos críticos que demandan intervenciones sociales y económicas para reducir la dependencia de la economía ilícita. La presencia de áreas grises y de ciudadanos extranjeros en las estadísticas subraya la naturaleza transnacional y adaptativa de este flagelo.

Palabras clave: Narcotráfico marítimo, Lancha Go Fast, Impacto socioeconómico, Incautación de drogas, Crimen organizado transnacional, Colombia, Interdicción marítima.

Abstract: The study analyzes the socioeconomic impact of maritime drug trafficking using fast Go-Fast Boat in Colombia during 2024, using official data on seizures and arrests. The results show that this was the most frequent modality, with 75 events resulting in the seizure of over 92 tons of drugs and estimated losses of 110 million dollars for organized crime. The arrests (193) involved Colombians and foreigners equally, and the activity was geographically concentrated in nodes in the Caribbean and the Pacific.

This modality has a profound impact, sustained by its high profitability and the significant state investment required to combat it. Areas such as Buenaventura, the Gulf of Urabá, and Barranquilla are critical hotspots demanding social and economic interventions to reduce dependence on the illicit economy. The presence of gray zones and foreign nationals in the statistics underscores the transnational and adaptive nature of this scourge.

Keywords: Maritime drug trafficking, Go-Fast boat, Socioeconomic impact, Drug seizure, Transnational organized crime, Colombia, Maritime interdiction.



Citación: Buitrago, M. Impacto socioeconómico de las lanchas Go Fast en Colombia. *DERROTERO* 2025, 19 N°2, 1-10. <https://doi.org/>

Recibido: 10/09/2025

Revisado: 08/11/2025

Aceptado: 20/12/2025



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/>).

1. Introducción

El narcotráfico marítimo sigue representando una problemática persistente en Colombia, particularmente en las costas del océano Pacífico, donde el uso de embarcaciones de alta velocidad tipo *Go Fast* se ha consolidado como una modalidad recurrente para el transporte de sustancias ilícitas. En un mismo día se registraron dos eventos bajo esta modalidad, con la incautación de diferentes drogas, cantidades que superaron los 100 kilogramos de diferencia entre sí y la captura de ciudadanos extranjeros. Si bien estos resultados reflejan avances operativos por parte de las autoridades, también evidencian la continuidad del fenómeno y su impacto sostenido en el territorio nacional.

El empleo de lanchas *Go Fast* no solo facilita la actividad del narcotráfico, sino que también incide en las dinámicas sociales y económicas de las regiones costeras, afectando la seguridad, la economía local y el tejido social. En este contexto, el presente artículo tiene como objetivo describir el impacto socioeconómico asociado a esta modalidad en Colombia, a partir del análisis de la estadística disponible sobre incautaciones de narcóticos, con un enfoque transversal centrado en el año 2024.

Bajo este marco, la investigación se orienta a responder la siguiente pregunta: ¿cuál fue el impacto socioeconómico de la modalidad de lanchas *Go Fast* en Colombia durante el año 2024?

2. Materiales y Métodos

La investigación se desarrolló mediante un enfoque cuantitativo y descriptivo, utilizando información secundaria proveniente de fuentes oficiales sobre incautaciones de narcóticos en Colombia. Los datos fueron analizados de manera transversal, empleando estadísticas comparativas y revisión documental, con el fin de identificar los principales impactos socioeconómicos asociados al uso de lanchas *Go Fast*.

3. Resultados

Descripción del caso:

El 23 de mayo de 2025, la Armada de Colombia realizó operaciones de interdicción marítima en el océano Pacífico, orientadas a contrarrestar el narcotráfico mediante la modalidad de lanchas *Go Fast*. Estas operaciones se desarrollaron en dos áreas marítimas estratégicas del suroccidente colombiano.

La primera interdicción tuvo lugar a aproximadamente 60 millas náuticas de Buenaventura, en el departamento del Valle del Cauca. En este evento se logró la incautación de 1.830 kilogramos de clorhidrato de cocaína (CHC), los cuales eran transportados bajo la modalidad *Lancha Go Fast*, empleando la técnica de ocultamiento conocida como “cubierta”. Durante esta operación fueron capturados tres tripulantes de nacionalidad nicaragüense, lo que sugiere que el alijo tenía como posible destino final el país de Nicaragua.

La segunda operación se desarrolló a cerca de 160 millas náuticas de Tumaco, en el departamento de Nariño. En este caso, se incautaron 1.679 kilogramos de marihuana, igualmente transportados mediante una *Lancha Go Fast*. A diferencia del primer evento, no se reportaron personas capturadas durante esta interdicción (Armada de Colombia, 2025).

Estos resultados evidencian la persistencia del uso de embarcaciones de alta velocidad como medio para el tráfico marítimo de drogas en el Pacífico colombiano, así como la diversidad de sustancias y rutas empleadas por las organizaciones criminales.

Figura 1. *Narcotráfico en el Pacífico: Armada de Colombia Incauta más de 3.5 Toneladas de Droga*

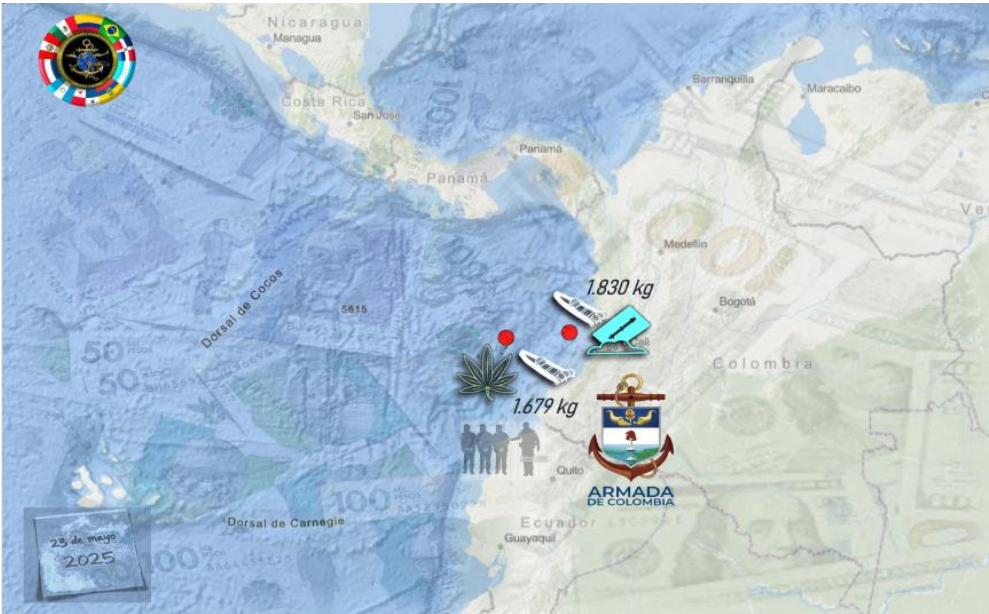
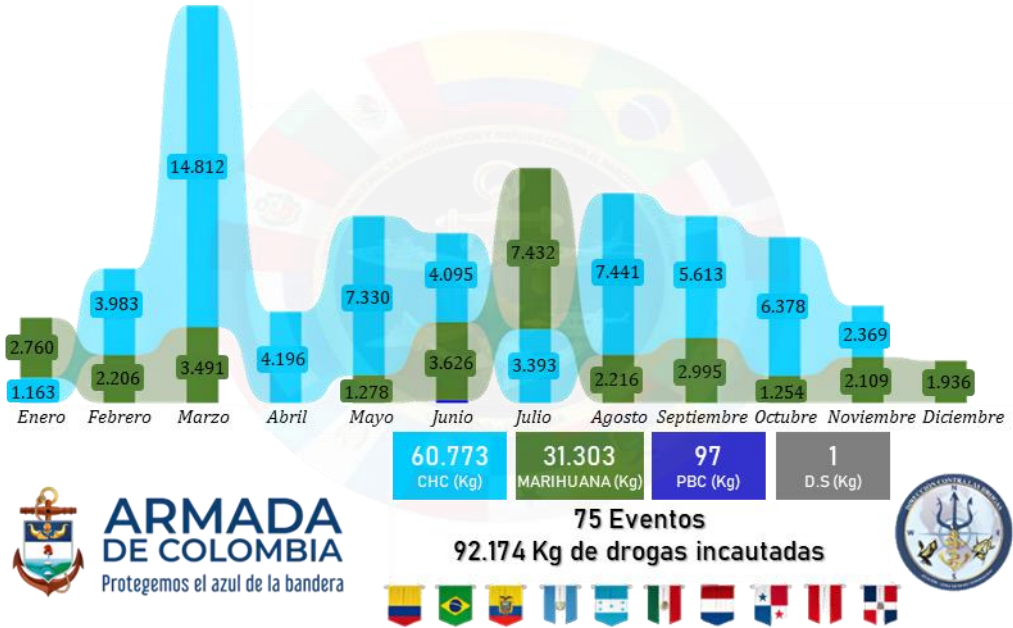


Figura 1. Narcotráfico en el Pacífico: Armada de Colombia incauta más de 3.5 toneladas de droga.

Datos de interés identificados desde los registros de Incautaciones.

El evento que origina este estudio de caso da algunos datos de interés, por ejemplo; la cantidad de personas capturadas y su nacionalidad, además, hace evidente el empleo recursos económicos por los entes de control y demás autoridades a futuro implicadas en los procesos judiciales. Analizando de forma crítica los registros disponibles de 2024, también resultan de interés para los ámbitos en estudio su distribución geográfica y cronológica, al igual que el valor y tipo de sustancia incautada.

Figura 2. *Incautaciones en Colombia bajo la modalidad “Lancha Go Fast” durante 2024.*



Elaboración CMCON.

Impacto económico y social del narcotráfico marítimo en Colombia: modalidad “Lancha Go Fast” (2024)

La estimación de la afectación económica a las Organizaciones Criminales Transnacionales (OCT) se realizó con base en la Figura 1, el *Boletín Extraordinario: Estimación global de costos de las drogas ilícitas 2024* (CMCON, 2024) y el boletín técnico *Precios de hoja y derivados de coca en Colombia, enero-junio 2024* (Ministerio de Justicia de Colombia, 2024). Los resultados se presentan en la Tabla 1, considerando exclusivamente el valor de los ilícitos incautados bajo la modalidad “Lancha Go Fast”.

El análisis conjunto de estas fuentes permite identificar el impacto financiero derivado de las variaciones en los precios de la hoja de coca y sus derivados, así como de los costos asociados a la producción y comercialización de drogas ilícitas. Estos elementos constituyen indicadores clave para dimensionar las pérdidas económicas que enfrentan las OCT como resultado de las dinámicas propias del mercado ilícito, las acciones de control estatal y las fluctuaciones en la oferta y la demanda.

En este sentido, la estimación presentada no tiene como objetivo establecer valores absolutos, sino ofrecer una aproximación analítica que contribuya a la comprensión del impacto económico sobre las estructuras criminales transnacionales, aportando insumos relevantes para el análisis de políticas públicas y el diseño de estrategias de lucha contra el narcotráfico.

Tabla 1. Cálculo estimado de la afectación económica a las OCT en 2024 (Lancha Go Fast).

Sustancia	Precio por Kg (Usd)	Incautación (Kg)	Afectación económica (Usd)
Clorhidrato de cocaína	1.500	60.733	\$ 91.159.500
Marihuana	600	31.303	\$ 18.781.800
Pasta base de coca	540	97	\$ 2.380
Droga sintética	20.000	1	\$ 20.000
TOTAL			\$ 110.013.680

Nota: La estimación se basa únicamente en el valor económico de las drogas incautadas y no considera otros costos asociados a las operaciones delictivas. Fuente: Elaboración CMCON (2024).

Distribución regional

El análisis geográfico de las incautaciones revela que en las regiones con salida al mar (Caribe y Pacífico) la distribución del número de eventos es similar, aunque en el Pacífico se registra además un evento en el ámbito fluvial.

Región Caribe: La afectación económica asciende a \$64.390.680 USD, equivalente al 58,5 % del total nacional. El 100 % de la Pasta Base de Coca incautada en 2024 se concentró en esta región, mientras que el Clorhidrato de Cocaína (CHC) y la Marihuana representaron el 64,7 % y 28,4 % de los decomisos, respectivamente.

Región Pacífico: La afectación económica alcanzó \$45.231.500 USD, equivalente al 41,1 % del total. En esta región, el CHC y la Marihuana representan 34,8 % y 71,6 %, respectivamente. Además, se registró un evento aislado de 1 kg de metanfetamina, el primero de su tipo en la última década, sugiriendo un posible vínculo con mercados asiáticos de drogas sintéticas. En el ámbito fluvial se incautaron 261 kg de CHC, lo que equivale a \$391.500 USD, apenas el 0,3 % de la afectación nacional.

Costos operativos

Según la **Dirección Contra las Drogas de la Armada de Colombia (DICOD, 2025)**, mantener operando un buque especializado en lucha contra el narcotráfico junto con una Unidad de Reacción Rápida (URR) implica un costo de \$3.470 USD diarios. Operando de manera sostenida durante todo un año en ambas costas, este costo ascendería a aproximadamente \$2.533.100 USD, sin incluir mantenimiento ni el uso de unidades para otros fines estratégicos.

Apoyo financiero

El narcotráfico en Colombia ha generado respuestas políticas y financieras relevantes. En 2024, Estados Unidos destinó \$134.000.000 USD para apoyar la lucha contra este fenómeno (Infobae, 2024), mientras que el gobierno nacional, a través del Consejo Nacional de Estupefacientes, asignó \$215.335.000.000 COP (Lafm, 2023). Estos montos reflejan la magnitud económica del fenómeno y la relevancia de las operaciones de control.

Impacto social

Capturas y nacionalidad

El impacto social se analiza a partir de los **indicadores de capturas** y nacionalidad de los involucrados, lo cual permite identificar patrones de participación extranjera y establecer el nivel de influencia internacional en el narcotráfico marítimo. Además, la georreferenciación de incautaciones contribuye a identificar regiones con mayor riesgo de dependencia económica de esta actividad ilícita.

Tabla 2. Capturas en Colombia por narcotráfico marítimo y fluvial bajo la modalidad “Lancha Go Fast” (2024)

Trimestre	# eventos	Total personas capturadas (TPC)	Nacionales/ % del TPC	Extranjeros / % del TPC	No identificados / % del TPC	Promedio capturas por eventos	Eventos sin capturas / % del # eventos
1	20	44	15/34%	29/66%	0	2,2	5/25%
2	20	55	31/56%	20/36%	4/8%	2,75	2/10%
3	26	68	33/49%	28/41%	7/10%	2,53	5/19%
4	9	26	12/46%	14/54%	0	2,88	2/22%
Totales	75	193	91/47%	91/47%	11/8%	2,56	14/19%

Elaboración CMCON

Consideraciones principales:

El análisis de los eventos de interdicción marítima y fluvial bajo la modalidad “Lancha Go Fast” durante 2024 evidencia tanto la dimensión operativa como el impacto social de esta práctica ilícita. A lo largo del año se registraron **75 eventos**, que involucraron la captura de **193 personas**, lo que representa un promedio de **2,56 capturas por evento**. Este dato indica que la mayoría de las interdicciones resulta en la detención de múltiples individuos, reflejando la organización y la capacidad de operación de las redes criminales involucradas.

Distribución trimestral de capturas

El comportamiento de los eventos a lo largo del año muestra variaciones significativas:

En el **primer trimestre**, se realizaron 20 eventos con 44 capturas (promedio de 2,2 por evento). La mayoría de los capturados fueron extranjeros (66 %), lo que evidencia la participación internacional predominante en esta etapa del año. Asimismo, el 25 % de los eventos no produjo capturas.

Durante el **segundo trimestre**, también con 20 eventos, se registraron 55 capturas (promedio de 2,75 por evento). En este período predominan los nacionales (56 %), mientras que un 8 % de los detenidos no fue identificado. La proporción de eventos sin capturas disminuyó al 10 %, reflejando una mayor efectividad de las operaciones.

En el **tercer trimestre**, el número de eventos aumentó a 26, con 68 capturas (promedio de 2,53 por evento). La participación de nacionales y extranjeros se equilibró (49 % y 41 %, respectivamente), y los no identificados representaron un 10 % del total. El 19 % de los eventos no resultó en capturas.

Finalmente, en el **cuarto trimestre**, se registraron 9 eventos con 26 capturas (promedio de 2,88 por evento). En esta fase, los extranjeros superaron ligeramente a los nacionales (54 % frente a 46 %), mientras que el 22 % de los eventos no generó capturas.

Consideraciones generales

El análisis revela que la modalidad “Lancha Go Fast” tiene un **impacto social sostenido y de alcance transnacional**. Entre los aspectos más destacados:

Número promedio de capturas: Cada evento involucra en promedio 2–3 individuos, evidenciando la coordinación y el tamaño de los grupos criminales involucrados.

Eficiencia operativa: El 81 % de los eventos resultaron en al menos una captura, lo que refleja la eficacia relativa de las operaciones de control marítimo y fluvial.

Participación extranjera: Alrededor del 50 % de los capturados son extranjeros, lo que subraya la importancia de la dimensión internacional en estas redes delictivas.

Limitaciones en identificación: La presencia de un 8 % de individuos no identificados indica retos en la verificación de información durante las operaciones y la necesidad de fortalecer mecanismos de identificación y seguimiento.

Los datos muestran que la modalidad “Lancha Go Fast” predomina en términos de eventos y capturas, constituyendo un vector central del narcotráfico marítimo en Colombia. La combinación de actores nacionales e internacionales, junto con la variabilidad trimestral en la eficacia de las capturas, resalta la complejidad del fenómeno y la necesidad de estrategias operativas focalizadas y coordinadas, que integren control territorial, inteligencia geoespacial y políticas de prevención social.

Comparación de modalidades de transporte de drogas en Colombia – 2024

Tabla 3. Promedio de personas capturadas por modalidad (Colombia – 2024)

MODALIDAD	# EVENTOS	# CAPTURAS	PROMEDIO PERSONAS CAPTURASAS POR EVENTO
Lancha go fast	75	193	2.56
Depósito ilegal	56	37	0.66
Embarcación de pesca	6	10	1.67
Semisumergible lpv	3	9	3.00
Embarcación de recreo	1	4	4.00
Semisumergible	1	4	4.00
Buque alto bordo	13	3	0.23
Carga a la deriva	10	3	0.30
Embarcación de transporte	3	3	1.00
Contenedores	17	0	0.00
Totales	185	272	1.47

Elaboración CMCON

El análisis comparativo de las distintas modalidades de transporte de drogas en Colombia durante 2024 evidencia patrones diferenciados de frecuencia de eventos, eficacia operativa y participación de actores involucrados. Entre todas las modalidades registradas, la “Lancha Go Fast” se destaca por su predominancia, con 75 eventos y 193 capturas, lo que equivale a un promedio de 2,56 personas detenidas por evento. Esta cifra refleja tanto la preferencia de las Organizaciones Criminales Transnacionales (OCT) por esta modalidad como su alto impacto social y operativo, a pesar de los riesgos que conlleva.

Otras modalidades presentan características significativamente distintas:

La modalidad de depósito ilegal fue frecuente, con 56 eventos, pero registró solo 37 capturas, promediando 0,66 detenciones por evento, lo que indica baja eficacia operativa a pesar de su recurrencia.

Las embarcaciones de pesca y de recreo, aunque menos recurrentes (6 y 1 evento, respectivamente), muestran un mayor promedio de capturas por evento (1,67 y 4,0), evidenciando que cada intervención en estas modalidades involucra un mayor número de personas.

Los semisumergibles, tanto LPV como convencionales, también presentan pocos eventos (3 y 1), pero un alto promedio de capturas (3 y 4), reflejando operaciones concentradas y de alto riesgo.

Por el contrario, los buques de alto bordo, la carga a la deriva y los contenedores muestran un número de capturas extremadamente bajo o nulo, pese a registrar 13, 10 y 17 eventos, respectivamente. Esto pone de manifiesto la complejidad de la interdicción en estas modalidades y la eficacia limitada de las operaciones convencionales.

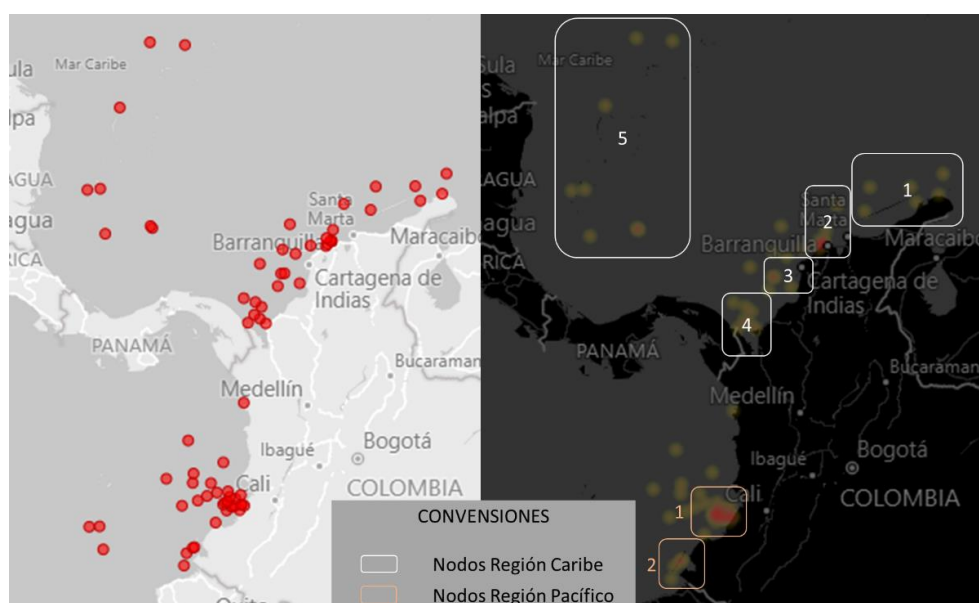
Las embarcaciones de transporte (3 eventos, 3 capturas) presentan un patrón intermedio, con un promedio de 1 captura por evento, indicando una eficiencia operacional moderada.

En términos generales, el promedio total de capturas por evento considerando todas las modalidades fue de 1,47, cifra inferior al promedio de la modalidad “Lancha Go Fast”, lo que reafirma su relevancia operativa y social.

Implicaciones

Estos resultados permiten concluir que la modalidad “Lancha Go Fast” constituye la estrategia de transporte ilícito más significativa en Colombia durante 2024, tanto por frecuencia de eventos como por número de capturas. En contraste, otras modalidades requieren intervenciones más especializadas, dado que su menor recurrencia y distintos perfiles operativos dificultan la eficacia de la interdicción. Este análisis comparativo proporciona información crítica para el diseño de estrategias de control, asignación de recursos y priorización de esfuerzos operativos en el ámbito marítimo y fluvial.

Figura 3. Concentración de las incautaciones en Lanchas Go Fast en Colombia durante 2024



Elaboración CMCON

Análisis Geoespacial de Incautaciones bajo la Modalidad “Lancha Go Fast” en Colombia, 2024

La distribución geográfica de las incautaciones de drogas ilícitas en Colombia durante 2024, bajo la modalidad conocida como “Lancha Go Fast”, revela patrones de concentración que permiten identificar zonas críticas para la actividad delictiva y focalizar esfuerzos operativos. El análisis espacial se basa en la georreferenciación de puntos de incautación (representados por puntos rojos) y la delimitación de nodos de alta incidencia en las regiones Caribe y Pacífica.

Región Caribe

En la región Caribe se observan cinco nodos principales de actividad, que se corresponden con áreas de alta concentración de incautaciones:

Nodo 1: Ubicado en la zona insular del Mar Caribe, alrededor del Archipiélago de San Andrés y Providencia, este nodo destaca por su importancia estratégica como punto de tránsito hacia mercados internacionales.

Nodo 2 y Nodo 3: Estos nodos se localizan en la zona costera continental, específicamente en las cercanías de las ciudades portuarias de Barranquilla y Cartagena, respectivamente. Ambos representan centros logísticos esenciales para las Organizaciones Criminales Transnacionales (OCT) debido a la infraestructura portuaria y la conectividad terrestre.

Nodo 4: Se encuentra en la jurisdicción marítima del Golfo de Urabá, al norte de Antioquia, una zona conocida por su actividad ilícita vinculada a rutas terrestres y marítimas hacia Centroamérica.

Nodo 5: Ubicado en aguas del Mar Caribe frente a la costa venezolana, este nodo resalta la naturaleza transnacional del tráfico de drogas, involucrando múltiples actores y rutas en la región.

Región Pacífica

La región Pacífica presenta dos nodos principales, cuya localización y densidad reflejan la dinámica particular del narcotráfico marítimo en la costa occidental colombiana:

Nodo 1: Corresponde a la jurisdicción marítima de Buenaventura y sus alrededores, el principal puerto del Pacífico colombiano, caracterizado por la mayor concentración de eventos de incautación.

Nodo 2: Localizado en la zona sur de la región, abarca el departamento de Nariño y la frontera fluvial con Ecuador, constituyendo una ruta crítica para el tráfico hacia mercados internacionales.

Implicaciones para la Interdicción y Políticas Públicas

La concentración espacial de las incautaciones en estos nodos confirma que las OCT privilegian rutas que combinan acceso estratégico, infraestructura portuaria y menor vigilancia en algunos sectores, facilitando la movilización de estupefacientes. La dispersión de incautaciones fuera de estos nodos indica la existencia de rutas secundarias que podrían evolucionar y requerir atención futura.

La identificación precisa de estos puntos focales es fundamental para la planificación de operaciones de control y la asignación eficiente de recursos, permitiendo una vigilancia focalizada que maximice el impacto operativo. Asimismo, esta información es crucial para diseñar políticas públicas integrales que aborden no solo la interdicción sino también el desarrollo social y económico de las zonas vulnerables, mitigando así las condiciones que favorecen la proliferación del narcotráfico.

El análisis geoespacial de la modalidad “Lancha Go Fast” durante 2024 proporciona una visión clara de las áreas prioritarias para la lucha contra el tráfico marítimo de drogas en Colombia. La concentración de incautaciones en los nodos identificados refuerza la necesidad de estrategias regionalizadas, coordinadas y multidimensionales que involucren a las fuerzas de seguridad, autoridades locales y comunidades afectadas para enfrentar con eficacia esta problemática de carácter transnacional.

4. Discusión

Los hallazgos confirman que la modalidad “Lancha Go Fast” constituye la principal vía de transporte marítimo de drogas ilícitas en Colombia en 2024, con un impacto económico y social considerable. La alta participación de extranjeros evidencia la internacionalización de las operaciones y la complejidad en la lucha contra el narcotráfico.

Los costos económicos, tanto para las OCT como para los gobiernos, y la concentración geográfica de eventos, sugieren la necesidad de estrategias focalizadas que combinen control marítimo, inteligencia geoespacial y políticas de desarrollo social en áreas de alto riesgo.

Los datos analizados permiten comprender la magnitud y complejidad del fenómeno, así como sus implicaciones para la seguridad y las políticas públicas en el país.

En primer lugar, el análisis cuantitativo de incautaciones y capturas revela que la modalidad “Lancha Go Fast” es la más prevalente y efectiva en términos operativos, con un total de 75 eventos y un promedio de 2,56 personas capturadas por evento, superando ampliamente a otras modalidades. Esta predominancia indica que las Organizaciones Criminales Transnacionales (OCT) continúan apostando por esta estrategia debido a su alta rentabilidad y capacidad para evadir controles. Sin embargo, este mismo hecho implica una mayor exposición a operaciones de interdicción y, en consecuencia, un impacto económico significativo estimado en más de 110 millones de dólares en pérdidas para las OCT durante 2024.

El análisis regional de las incautaciones destaca la concentración de actividades ilícitas en nodos estratégicos ubicados en las regiones Caribe y Pacífica, en especial en las jurisdicciones marítimas de Barranquilla, Cartagena, Buenaventura y el Golfo de Urabá. La presencia de nodos en zonas insulares y fronterizas subraya la naturaleza transnacional del narcotráfico y la complejidad operativa que enfrentan las fuerzas de seguridad, quienes deben atender rutas marítimas diversificadas que conectan con mercados internacionales y corredores terrestres hacia Centroamérica y otras regiones.

Además, la alta proporción de personas capturadas que son extranjeras (cerca al 50 %) confirma la importante injerencia internacional en la cadena logística del narcotráfico marítimo. Esta diversidad de nacionalidades no solo refleja la globalización del crimen organizado, sino que también complica las estrategias de control y judicialización, requiriendo coordinación internacional y cooperación multinacional.

En términos operativos, el costo estimado para mantener recursos navales dedicados a la vigilancia y control de estas rutas, en el orden de 2,5 millones de dólares anuales, pone en evidencia el elevado gasto público necesario para contrarrestar estas actividades ilícitas. Sumado al apoyo financiero significativo de Estados Unidos y del gobierno colombiano, se evidencia que la lucha contra el narcotráfico demanda esfuerzos continuos y robustos, tanto a nivel financiero como estratégico.

Por otro lado, la comparación entre modalidades confirma que, aunque otras formas de transporte, como semisumergibles o embarcaciones recreativas, pueden involucrar mayor número de personas capturadas por evento, su frecuencia es mucho menor. Esto sugiere que la “Lancha Go Fast” no solo es la modalidad preferida por las OCT, sino que además constituye la mayor fuente de impacto social derivado de la lucha antidrogas, dado el volumen de eventos y capturas asociadas.

La identificación de zonas grises y nodos menos vigilados, especialmente en la frontera con Panamá y ciertas áreas insulares, plantea la necesidad de fortalecer la inteligencia operativa, mejorar la colaboración interinstitucional y promover estrategias de desarrollo socioeconómico en las comunidades afectadas para disminuir su vulnerabilidad y dependencia de economías ilícitas.

En suma, los resultados muestran que la modalidad “Lancha Go Fast” continúa siendo un desafío central para Colombia, tanto por su impacto económico como social y territorial. La concentración espacial de las incautaciones y la diversidad de actores involucrados demandan enfoques integrales que combinen interdicción efectiva, cooperación internacional y políticas públicas orientadas al desarrollo y la prevención, para avanzar hacia la reducción sostenible del narcotráfico marítimo.

5. Conclusiones

La modalidad conocida como “lancha *Go Fast*” se consolidó en 2024 como el principal mecanismo de transporte marítimo utilizado por las organizaciones criminales transnacionales (OCT) para el tráfico ilícito de drogas en Colombia. Su predominio tanto en número de eventos operativos como en volúmenes de droga incautados refleja no solo su elevada eficacia logística, sino también su considerable rentabilidad económica para las redes criminales, aun frente al riesgo constante de interdicción por parte de las autoridades marítimas y de seguridad.

El impacto socioeconómico asociado a esta modalidad se manifiesta en múltiples niveles. En términos económicos, las operaciones de interdicción marítima realizadas durante el período analizado generaron pérdidas estimadas superiores a los 110 millones de dólares para las OCT, lo que evidencia tanto la magnitud financiera del mercado ilícito como el volumen de recursos que el Estado debe destinar para su contención. Desde la perspectiva social, el elevado número de personas capturadas (cerca de la mitad de ellas de nacionalidad extranjera) pone de relieve la naturaleza transnacional del fenómeno y la participación de diversos actores dentro de las cadenas logísticas del narcotráfico, con implicaciones directas para la seguridad regional y para las dinámicas socioeconómicas de las comunidades costeras.

El análisis geoespacial permite identificar nodos críticos de actividad en las regiones Caribe y Pacífica, áreas estratégicas debido a su conectividad con corredores terrestres, rutas marítimas internacionales y mercados de destino. Estas zonas concentran una proporción significativa de las incautaciones y capturas, lo que confirma el papel central de la modalidad *Go Fast* en la configuración territorial del narcotráfico marítimo. Al mismo tiempo, la dispersión geográfica y la elevada movilidad de estas embarcaciones representan desafíos sustantivos para el control efectivo del espacio marítimo.

Adicionalmente, las operaciones destinadas a contrarrestar esta modalidad implican costos operativos elevados para el Estado, asociados al despliegue sostenido de unidades navales, recursos aéreos, personal especializado y mecanismos de cooperación internacional. Este esfuerzo representa una presión significativa sobre los recursos institucionales y pone de manifiesto la necesidad de fortalecer estrategias de interdicción más eficientes y sostenibles.

En este contexto, la persistencia de zonas con menor cobertura de vigilancia marítima subraya la importancia de reforzar los sistemas de inteligencia, mejorar la coordinación interinstitucional y ampliar los mecanismos de cooperación internacional. Paralelamente, resulta fundamental promover políticas públicas orientadas al desarrollo económico y social de las regiones costeras vulnerables, con el fin de reducir la dependencia de economías ilícitas y fortalecer la resiliencia comunitaria frente al narcotráfico.

En conjunto, los resultados evidencian que el impacto socioeconómico de la modalidad *Go Fast* en Colombia durante 2024 es profundo y multidimensional, afectando simultáneamente la seguridad nacional, la economía pública y las dinámicas sociales regionales. En consecuencia, su abordaje requiere un enfoque integral que combine capacidades efectivas de interdicción marítima, cooperación internacional y estrategias de desarrollo territorial sostenible, orientadas a mitigar de manera estructural los efectos de este fenómeno en el sistema marítimo y en la estabilidad regional.

Referencias

- Armada de Colombia. (2025, mayo 23). *Armada de Colombia evitó el ingreso de más de 97 millones de dólares a las arcas criminales*. <https://www.armada.mil.co/es/node/65748>
- CMCON. (2024). *Boletín extraordinario: Estimación global de costos de las drogas ilícitas 2024* [Informe técnico]. Armada Nacional de Colombia. <https://cimcon.armada.mil.co/sites/default/files/sites/default/files/descargas/pdf/Boleti%CC%81n%20Ext.%20Estimacio%CC%81n%20global%20de%20costos%20de%20las%20drogas%20ili%CC%81n%20citadas%202024.pdf>
- CMCON. (2024). *Estimación global de precios de las drogas ilícitas 2024*. <https://cimcon.armada.mil.co/content/estimaci-n-global-de-costos-de-las-drogas-ilicitas>
- CMCON. (2025). *Informe anual del narcotráfico 2024*. <https://cimcon.armada.mil.co/content/informe-anual-o-2024>
- CMCON. (2025). *Puntos de inflexión de los indicadores, eventos y aseguramientos de las dinámicas de narcotráfico*. <https://cimcon.armada.mil.co/content/puntos-de-inflexi-n-de-los-indicadores-eventos-y-aseguramientos-de-las-din-micas-de-narcotr>
- DICOD. (2025). *Estimación costo operativo por día binomio buque-URR*. Colombia.
- Infobae. (2024, marzo 21). *Así quedó repartido el presupuesto que asignó Estados Unidos a Colombia*. <https://www.infobae.com/colombia/2024/03/22/asi-quedo-repartido-el-presupuesto-que-asigno-estados-unidos-a-colombia/#:~:text=El%20apoyo%20econ%C3%B3mico%20de%20Estados,a%20456%20millones%20de%20d%C3%B3lares>
- InSight Crime. (2024, diciembre 3). *Perfil de Ecuador*. <https://insightcrime.org/es/noticias-crimen-organizado-ecuador/ecuador/>
- Lafm. (2023). *Consejo Nacional de Estupefacientes asignó presupuesto de más de \$200.000 millones para 2024* (C. Rodríguez). <https://www.lafm.com.co/colombia/consejo-nacional-de-estupefacientes-asigno-presupuesto-de-mas-de-200000-millones-para-2024>
- Ministerio de Justicia y del Derecho de Colombia. (2024). *Boletín técnico: Precios de hoja y derivados de coca en Colombia (enero–junio 2024)* [Informe técnico]. <https://www.minjusticia.gov.co/programas-co/ODC/Documents/Publicaciones/Criminalidad/Delitos-Relacionados-Drogas/Boletin-precios-de-la-coca-enero-junio-2024.pdf>

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.

Declaración de disponibilidad de datos: Los datos utilizados en este estudio están disponibles a solicitud y se derivan de registros oficiales del CMCON y fuentes de libre acceso.

Financiación: Declaro que esta investigación no recibió financiación externa.

Conflicto de intereses: El autor declara no tener conflictos de interés. Los financiadores no tuvieron participación en el diseño, análisis o redacción del estudio.

Agradecimientos: Se reconoce el apoyo del CMCON y del Ministerio de Justicia de Colombia en la provisión de datos.

Biografía del Autor



Marlon Buitrago, Suboficial Tercero de la Armada de Colombia – Investigador y Analista del Centro internacional de Investigación y Análisis Contra el Narcotráfico Marítimo CMCON.

Egresado de la Escuela Naval de Suboficiales ARC “Barranquilla” en 2017, como Tecnólogo Naval y en 2023 como especialista tecnológico, con diplomado en técnicas y herramientas de investigación en La Escuela Superior de Guerra en 2024.

Autor y coautor de los Estudios de Caso de Narcotráfico Marítimo: ECN 12 CMCON 2025 Depósitos ilegales tendencia observable del narcotráfico alrededor de los puertos de Nigeria, ECN 24 CMCON 2024 -Arabia Saudita Fuertes Condenas por Narcotráfico y Respuesta Internacional, ECN 18 CMCON 2024 -Eslabón de transporte de sustancias ilícitas usadas por las OCT en Venezuela, coautor y editor del IAN CMCON 2024 - Informe Anual de Narcotráfico Marítimo 2024, y Boletín Extraordinario CMCON – Estimación Global de precios de las Drogas Ilícitas 2024.

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.