

# La interoperabilidad: el génesis de la lucha contra la transnacionalidad del narcotráfico

*Capitán de fragata Álvaro Eduardo Díaz Rivera*

*Director de la Escuela Internacional de Guardacostas  
de la Armada Nacional de Colombia*



Capitán de fragata  
**Álvaro Eduardo  
Díaz Rivera**

Magíster en seguridad y defensa nacionales de la Escuela Superior de Guerra General Rafael Reyes Prieto, Colombia. Magíster en estrategia y geopolítica de la Escuela Superior de Guerra General Rafael Reyes Prieto, Colombia. Ingeniero naval electrónico de la Escuela Naval de Cadetes Almirante Padilla, Colombia. Profesional en ciencias navales de la Escuela Naval de Cadetes Almirante Padilla, Colombia. Especialista en política y estrategia marítima de la Escuela Naval de Cadetes Almirante Padilla, Colombia. Diplomado en Estado Mayor de la Escuela Superior de Guerra General Rafael Reyes Prieto, Colombia. Diplomado en docencia universitaria con énfasis en formación por competencias de la Escuela Militar de Cadetes General José María Córdova. Oficial activo de la Armada Nacional de Colombia.

### ¿Qué es la interoperabilidad?

Las fuerzas de la Organización el Tratado del Atlántico Norte (OTAN) definen la interoperabilidad como la habilidad de actuar coherente, efectiva y eficientemente para alcanzar los objetivos tácticos, operacionales y estratégicos; es decir, es consecuencia de la estandarización, la cual se basa en el logro de la intercambiabilidad, la concordancia y la compatibilidad (Lastiri, 2017).

Para la OTAN, la interoperabilidad tiene tres dimensiones: técnica (sistemas y *hardware*), procedimental (doctrina y procedimientos) y humana (lenguaje, terminología y entrenamiento). En su doctrina, como lenguaje común para las operaciones de sus miembros, es esencial la interoperabilidad (Machado, 2018).

Es así como un concepto de tal magnitud y envergadura debe ser considerado para contrarrestar cualquier tipo de fenómeno o actor ilegal en el escenario marítimo: un espacio de interconexión internacional que, por la complejidad de su control, demanda una actuación articulada para propender por el logro de unas condiciones aceptables (mas no ideales) para la seguridad y el bienestar común.

Se define la interoperabilidad como la habilidad de actuar coherente, efectiva y eficientemente para alcanzar los objetivos tácticos, operacionales y estratégicos; es decir, es consecuencia de la estandarización, la cual se basa en el logro de la intercambiabilidad, la concordancia y la compatibilidad.

### Crimen organizado transnacional

El crimen organizado no es monolítico, y muestra un panorama diverso, complejo y multidimensional. Si dicha criminalidad resta cotas de poder al Estado hasta desestabilizarlo, afecta entonces a la seguridad internacional (Pérez, 2015).

El crimen transnacional es una gran amenaza para todos los actores del sistema internacional, debido a su enorme capacidad de desestabilización, impacto y afectación (figura 2).

Tales fenómenos ilícitos son verdaderos desafíos para la estatalidad a escala global. Así mismo, todos estos vectores del crimen confluyen en el escenario marítimo, pues aprovechan para su beneficio la vastedad y la complejidad del control del mar para sus negocios ilícitos, lo cual les permite lucrarse en cualquier parte del mundo.

**Figura 1. La economía del crimen organizado**



Fuente: <https://gfintegrity.org/business-transnational-crime/>

## La masificación de las amenazas estatales

En el mundo actual, donde el mayor imperativo geopolítico de sus actores es la economía y que se soporta, fundamentalmente, dentro del marco de la globalización, las bondades que pregona dicho paradigma también se constituyen en serias desventajas, que terminan favoreciendo la expansión de la transnacionalidad del crimen. Ya no hay espacio vedado o prohibido para la ilegalidad.

Existen redes económicas transfronterizas que producen, trasladan y comercializan un amplio rango de bienes y servicios ilícitos empleando la infraestructura de la globalización para explotar las diferencias y los vacíos existentes en materia de legislación y regulación entre diferentes lugares. Sus protagonistas, dotados de audacia e innovación, son proclives a adquirir riesgos y desafiar las normas establecidas (Bartolomé, 2015) (figura 2).

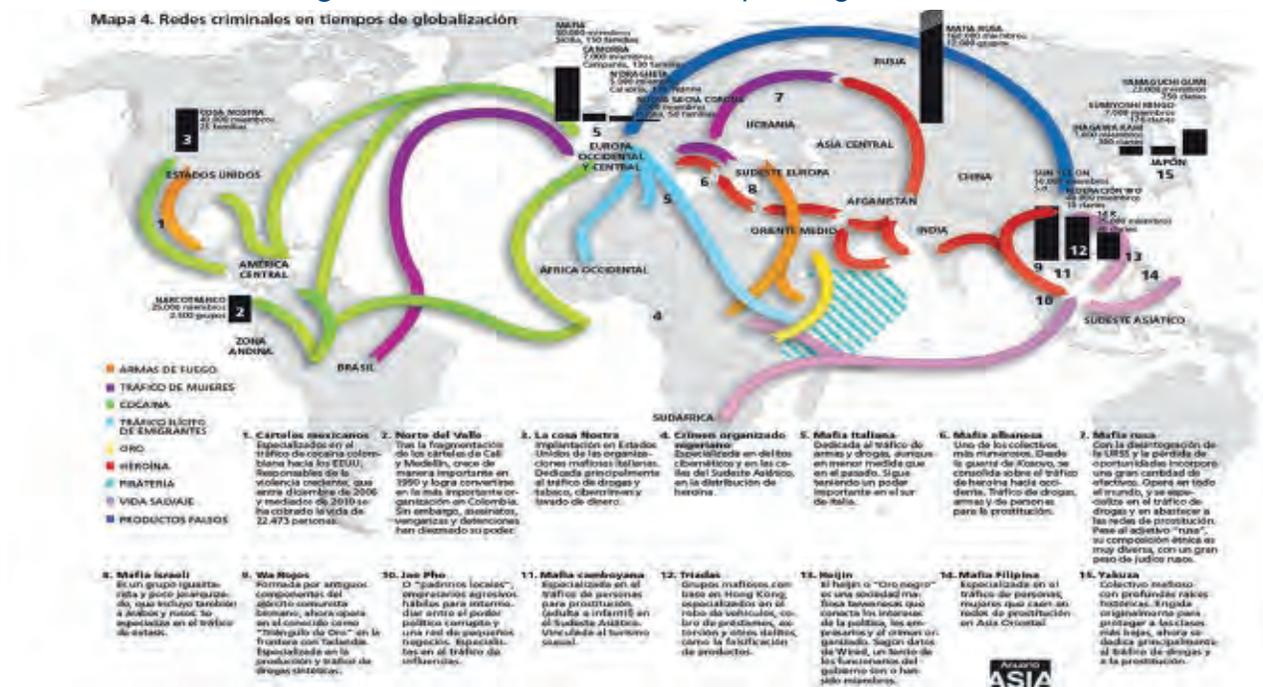
Lo anterior se conoce como *globalización desviada*, y es el reto que enfrentan todas las instituciones de índole militar en el mundo entero; específicamente, los entes intervinientes en la seguridad de los espacios marítimos.

Ahora bien, el narcotráfico (economía del crimen organizado que obtiene réditos anuales por más de USD 650.000 millones) es la amenaza transnacional que genera el mayor impacto negativo para la economía global, la salubridad mundial y el transporte marítimo internacional. Las drogas ilícitas (opiáceos y opioides) son sustancias con un mercado actual que supera los 300 millones de personas en los 5 continentes. Además, el narcotráfico es la fuente y el soporte de otros fenómenos ilegales, como terrorismo, el tráfico de armas, la trata de personas, la migración ilegal y el lavado de activos (incluso, se relaciona con la piratería y el contrabando de mercancías, de minerales y de especies).

## Alternativa de solución: ¡interoperar!

Para contrarrestar la transnacionalidad del narcotráfico en el continente americano surge la campaña naval Orión, como una iniciativa de la Armada Nacional de Colombia (ARC) para generar sinergia regional en la lucha contra el fenómeno transnacional del narcotráfico marítimo y sus delitos conexos. Lo anterior, dentro del marco de la cooperación internacional basada en el principio de la responsabilidad común y

Figura 2. Redes criminales en tiempos de globalización



Fuente: [http://www.anuarioasiapacifico.es/mapas/pdf/2010\\_redes\\_criminales.pdf](http://www.anuarioasiapacifico.es/mapas/pdf/2010_redes_criminales.pdf)



Fuente: Dirección Contra las Drogas ARC

compartida en la lucha mundial contra las drogas ilícitas. Orión es la primera ocasión en la que se materializa una acción naval convergente, concurrente y coincidente de tal proporción y envergadura en la región.

### Acciones precedentes a Orión

Diversas operaciones de carácter binacional o tripartito han sido desarrolladas previamente y en varias oportunidades en la región, por parte

de las armadas, las marinas de guerra, las fuerzas navales y los cuerpos de guardacostas del continente americano para combatir el narcotráfico marítimo.

El antecedente de Orión como una acción naval de carácter combinado en la región, fue materializado entre la ARC y el Servicio Nacional Aeronaval de Panamá en octubre de 2017.

Dicha acción naval combinada binacional fue la Operación Anfítrite, la cual tuvo un rotundo éxito operacional en la lucha contra la amenaza transnacional del narcotráfico en el escenario marítimo; sin embargo, Anfítrite solo contempló como área de operaciones el Mar Caribe (figura 3).

Además de los resultados operacionales tangibles obtenidos, Anfítrite permitió el afianzamiento de un bloqueo marítimo en contra del tráfico de drogas en el área de operaciones del Caribe. Así mismo, Anfítrite contribuyó a la consolidación y la firma de una carta de intención naval tripartita entre Colombia, Estados Unidos y México, que permitió empoderar a las instituciones navales de dichos países para propender por el fortalecimiento de las políticas de lucha contra el narcotráfico.

**Figura 3. Resultados operacionales de la Operación Anfítrite (2017)**



Fuente: Elaboración propia con información de la Dirección Contra las Drogas ARC.

## Orión: voluntad y compromiso regional

Orión parte de la necesidad estratégica de combatir las amenazas de carácter transnacional que afectan e impactan a los países de la región —las cuales emplean de forma irregular el escenario marítimo continental para el transporte de sustancias estupefacientes—, conforme a los acuerdos previos de cooperación marítima existentes y vigentes entre los países del Hemisferio Occidental.

Tales compromisos y obligaciones corresponden a los siguientes documentos, emanados de la Organización de las Naciones Unidas (en adelante, ONU), así:

- ⊕ Declaración del Milenio de la ONU (2000).
- ⊕ Declaración Política y Plan de Acción de la ONU para Contrarrestar las Drogas (2009).
- ⊕ Resolución de la ONU de Cooperación Internacional Contra el Problema Mundial de las Drogas (2012).

⊕ Tercera Sesión Especial de la Asamblea General de la ONU (UNGASS) Sobre Drogas (2016).

⊕ Declaración de la ONU: Compromiso Conjunto de Abordar y Contrarrestar Eficazmente el Problema Mundial las Drogas (2016).

En adición a los compromisos mencionados, están, por supuesto, los acuerdos de cooperación marítima existentes en la actualidad entre los países participantes.

El planeamiento de la campaña Orión se realizó tomando como base la dinámica de la amenaza, la estadística operacional y la información de inteligencia naval disponible de la ARC y de otras agencias. De igual forma, se consideraron las rutas de narcotráfico y los resultados obtenidos en eventos de incautaciones de narcóticos en el escenario marítimo de la región, así como la información, el registro histórico y el análisis del Centro Internacional Marítimo de Análisis Contra el Narcotráfico de la ARC (CIMCON) de los eventos de narcotráfico en el mar.

De igual forma, desde finales de 2016 y mediante múltiples reuniones y conferencias entre los países participantes, se realizaron el alistamiento y las coordinaciones necesarias para el uso de los medios navales acordados y el establecimiento de los protocolos por considerar para la campaña naval Orión, en las áreas de operaciones Caribe y Pacífico.

## Ejecución de la campaña naval Orión

### ORIÓN I

Campaña naval ejecutada en abril de 2018, con la participación de unidades navales de superficie, unidades aéreas y aeronavales, medios de reacción rápida y unidades de guardacostas, así como mediante el empleo de los sistemas de control y vigilancia marítima y medios aéreos no tripulados de los siete países participantes. Los pioneros de la campaña fueron: Colombia, Costa Rica, Ecuador, Estados Unidos, Honduras, México y Panamá, Estados que llevaron a cabo cinco operaciones navales convergentes, coincidentes y concurrentes.

La campaña naval Orión surge como una iniciativa de la Armada Nacional de Colombia para generar sinergia regional en la lucha contra el fenómeno transnacional del narcotráfico marítimo y sus delitos conexos.

**Figura 4. Resultados operacionales de la campaña naval Orión I (2018)**



Fuente: Elaboración propia con información de la Dirección Contra las Drogas ARC.

**Figura 5. Resultados operacionales de la campaña naval y fluvial Orión II (2018)**



Fuente: Elaboración propia con información de la Dirección Contra las Drogas ARC.

**Figura 6. Resultados operacionales de la campaña naval y fluvial Orión III (2019)**



Fuente: Elaboración propia con información de la Dirección Contra las Drogas ARC.

Cabe destacar que en el desarrollo de Orión I se empleó la figura de los observadores operacionales (denominados *shipriders*), la cual se mantuvo para todas las campañas posteriores (figura 4).

### ORIÓN II

Campaña naval y fluvial realizada en octubre de 2018, en un área de operaciones compuesta por un escenario marítimo mixto (mar Caribe-océano Pacífico) y un escenario fluvial (río Amazonas-río Caquetá-río Putumayo) y con la participación de trece países: Brasil, Colombia, Costa Rica, Ecuador, Estados Unidos, Honduras, Jamaica, Martinica, México, Nicaragua, Panamá, Perú y República Dominicana. Orión II Fue desarrollada mediante la ejecución de ocho operaciones navales simultáneas.

Además de la captura de personas relacionadas con el transporte de narcóticos y la detección de sustancias ilícitas, a partir de Orión II se empezó a incautar pasta básica de coca, insumos sólidos y líquidos para la fabricación de cocaína, armas, divisas y artefactos para el transporte de drogas (figura 5).

### ORIÓN III

Al igual que en Orión II, Orión III se llevó a cabo en un escenario operacional dual: un área marítima (Mar Caribe y Océano Pacífico), pero en un

**El aporte de la ESCUIG incide fundamentalmente para poder alcanzar los niveles apropiados de interoperabilidad en el mar, para propender porque dicha sinergia regional permita obtener un entorno marítimo que coadyuve al crecimiento y desarrollo de la región y en general de todo el continente.**

área fluvial mucho más extensa (río Amazonas-río Caguán-río Caquetá-río Guaviare-río Putumayo). Así mismo, su duración se amplió a 45 días, entre marzo y abril de 2019.

Los países participantes también se incrementaron, al ser 17 las naciones participantes: Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, Estados Unidos, Guatemala, Honduras, Jamaica, Martinica, México, Países Bajos, Panamá, Perú, República Dominicana y Trinidad y Tobago. Hubo 8 operaciones navales convergentes, coincidentes y concurrentes que, por primera vez, permitieron incautar estupefacientes pre-

**Figura 7. Resultados operacionales de la campaña naval y fluvial Orión IV (2019)**



Fuente: Elaboración propia con información de la Dirección Contra las Drogas ARC.



Foto: Archivo Comunicaciones Estratégicas ARC.

sentes, pero poco detectados, en la región: heroína, fentanilo y metanfetaminas (figura 6).

#### ORIÓN IV

Esta campaña mantuvo el escenario operacional marítimo y fluvial, con alcances en el ámbito terrestre. Al igual que la anterior, su duración fue de 45 días (septiembre y octubre de 2019).

El radio de acción y cobertura operacional se amplió en la región, con la participación de 22 países: Argentina, Belice, Brasil, Canadá, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, España, Estados Unidos, Guatemala, Honduras, Italia, Jamaica, Martinica, México, Nicaragua, Países Bajos, Panamá, Perú y República Dominicana. En esta oportunidad, el promedio de incautación de artefactos con estupefacientes se mantuvo (sumergibles, semisumergibles y lanchas de bajo perfil), pero aumentó el decomiso de heroína, así como la detección de aeronaves y de otros vehículos con sustancias estupefacientes, al igual que las infraestructuras para la producción de narcóticos (figura 7).

#### Interoperar para lograr sinergia regional

La interoperabilidad militar, la cual consiste en la habilidad y la capacidad de las organizaciones militares para conducir operaciones de forma conjunta o combinada, permite que las fuerzas armadas de distintos Estados puedan actuar juntas en contra de un enemigo en común, y reducir así los costos requeridos en caso de que la situación deba ser atendida de forma individual. En la actualidad, con las restricciones impuestas por presupuestos escasos, la interoperabilidad es esencial para el control y la protección de un espacio común para la humanidad, como lo es el medio marítimo, contra problemas como el narcotráfico, la piratería, la contaminación marina, la pesca ilegal y la migración ilegal, entre otros (Uribe, 2017).

En el ámbito naval, la ejecución concomitante de operaciones navales de interdicción marítima de naturaleza combinada e interagencial contra el narcotráfico en el escenario marítimo y fluvial

genera un efecto de nivel estratégico en la dinámica del fenómeno transnacional del tráfico de drogas, debido a la negación del uso de los espacios marítimos jurisdiccionales regionales, o, incluso, de la alta mar, a las organizaciones criminales y las redes transnacionales dedicadas al tráfico de narcóticos.

Tales operaciones de interdicción marítima, que se caracterizan por tres factores esenciales —1) convergencia (participación de los medios de varios Estados), 2) concurrencia (desarrollo en un área marítima o fluvial establecida) y 3) coincidencia (ejecución en un lapso determinado)—son acciones de nivel táctico, pero con impacto y efectos estratégicos, que no solo contribuyen primordialmente a contrarrestar la dinámica de las drogas en el escenario marítimo, sino que también coadyuvan al control del mar en la región.

Orión se constituye, entonces, en una alternativa viable, factible y conducente para propender por la generación de una sinergia regional en contra de un enemigo común: el narcotráfico y sus delitos conexos, fenómeno y amenaza que es un reto *complejo* (un fenómeno asimétrico cuya confrontación frontal es bastante difícil), *dinámico* (está en constante evolución e innovación) y *adaptativo* (por su ingente capacidad de adaptación a la actuación de la estatalidad).

Por lo anterior, son necesarios esfuerzos y acciones combinados, interagenciales e interinstitucionales para contrarrestar su accionar delictivo. Esto es lo que se denomina *sinergia*, y su materialización se logra implementando acciones como la campaña naval y fluvial Orión, la cual permite mejorar y optimizar la interoperabilidad entre las autoridades navales del continente intervinientes en la lucha contra las drogas en el mar, al incrementar el flujo y el intercambio de información operacional y de inteligencia entre las armadas, las marinas, las fuerzas navales y los cuerpos de guardacostas del continente americano.

En complemento de lo anterior, el intercambio de insumos de valor y de buenas prácticas (conocimiento representado en instrucción y entrenamiento) son dos acelerantes para el éxito

en la lucha contra las drogas y sus delitos conexos. El esfuerzo operacional debe ser integrado con la capacitación y el análisis del fenómeno del narcotráfico marítimo, crimen transnacional de injerencia global que no tiene límites ni barreras geográficas, políticas, económicas ni socioculturales.

Es aquí donde entran dos actores determinantes: el CIMCON (ya mencionado, y uno de los pocos centros de análisis y estudio del narcotráfico) y la Escuela Internacional de Guardacostas de la ARC (ESCUIG).

Para concretar una verdadera sinergia regional (es decir, interoperar de forma segura y efectiva) a través de la cooperación, la coordinación y la colaboración entre las armadas, las marinas, las fuerzas navales y los cuerpos de guardacostas de la región (y las cuales deben ser de carácter constante y permanente, y no solo de forma temporal durante el desarrollo de acciones navales transitorias), se requiere fortalecer el activo más importante: el talento humano.

En el ámbito de la seguridad marítima, enfocada en el interés común de consolidar un entorno marítimo seguro y confiable (en un ambiente que abarca una pluralidad de actores estatales, públicos y privados), la cooperación internacional se compone, entre otros aspectos, por el triángulo inmaterial: capacitación-instrucción-entrenamiento, que busca impactar directamente el recurso más valioso de cualquier institución: sus tripulantes.

El aporte de la ESCUIG incide fundamentalmente para poder alcanzar los niveles apropiados de interoperabilidad en el mar, y así propender por que dicha sinergia regional lleve a obtener un entorno marítimo que coadyuve al crecimiento y el desarrollo de la región y, en general, de todo el continente.

La ESCUIG y el CIMCON son grandes fortalezas de la ARC y se constituyen en un pilar esencial en la estrategia de la ARC, en su proyección de convertirse en una marina mediana de proyección regional: la ESCUIG, mediante la capacitación, la instrucción y el entrenamiento no solo de los tripulantes del cuerpo de guardacostas de la ARC, sino también de los integrantes de



Fuente: Escuela Internacional de Guardacostas (ESCUIG).

las armadas, las marinas, las fuerzas navales, los cuerpos de guardacostas y las instituciones de seguridad intervinientes en el control y la seguridad marítima continental; y el CIMCON, mediante el análisis del fenómeno transnacional del narcotráfico marítimo.

Mediante su oferta académica, basada en cursos bajo la modalidad “Escuela” y cursos bajo la modalidad “Grupo Móvil de Entrenamiento”, la ESCUIG ha capacitado y entrenado, hasta la fecha, a 5369 alumnos nacionales e internacionales de 26 países del mundo de 3 continentes, en procedimientos y funciones propios del rol de guardacostas.

Esta función incide directa y positivamente tanto en la preservación de la vida humana en el mar como para propender por una sinergia regional para el combate de las amenazas y los fenómenos ilícitos de naturaleza transnacional; específicamente, el tráfico de estupefacientes por vía marítima. Además, permite articular los esfuerzos y optimizar el uso de los medios (que de por sí son limitados) de todos los actores intervinientes en la seguridad marítima y establecer canales efectivos de cooperación internacional; esto es, para poder interoperar.

La cooperación, la coordinación y la colaboración deben ser de carácter constante y permanente. Dicha postura permitirá generar la confianza y la interoperabilidad necesarias entre las instituciones navales continentales para desarrollar esfuerzos combinados e interagenciales de alto valor en la lucha contra el narcotráfico marítimo. Lo anterior permite obtener una verdadera sinergia regional en la lucha contra el fenómeno transnacional del tráfico de drogas en el mar.

No se deben subestimar los efectos que el tema de las drogas y el combate a estas han ido generando en los presupuestos públicos, en la creciente percepción de victimización de la población, en el

alto costo social del narcotráfico y el combate de este en la población y en el miedo ante una amenaza multidimensional, como lo es el crimen organizado, que parece expandirse a casi todos los estratos de la sociedad (Jost & Mainhold, 2014).

Cabe destacar que factores adversos, tanto históricos como recientes, propios de los países periféricos, o del "Tercer Mundo" (presentes en la región), como los elevados niveles de corrupción estatal y de desigualdad social, y los altos índices de necesidades básicas insatisfechas (vivienda, empleo, salud, educación y acceso a servicios públicos), se constituyen en los principales motivos que arraigan e incentivan la economía ilegal del tráfico de narcóticos (cuyo transporte se realiza, principalmente, en el escenario marítimo). Esta sumatoria de elementos adversos en las sociedades continentales impide erradicar el fenómeno, sumado eso al hecho de que las leyes existentes son insuficientes y carecen de un verdadero "peso" (considerando que en cada país la legislación es totalmente distinta) que permita combatir y reducir la amenaza.

Por lo anterior, los esfuerzos deben integrarse generando una acción colectiva que permita obtener una verdadera sinergia regional en contra del fenómeno transnacional del narcotráfico marítimo, por lo que se hace necesario seguir apuntando al logro de altos niveles de interoperabilidad táctica y operacional en el mar, lo cual es un factor que coadyuvará a la generación y

el incremento de la confianza necesaria y requerida entre las instituciones navales continentales, que repercute en la ejecución de esfuerzos combinados efectivos de alto valor en la lucha contra el narcotráfico marítimo.

La realización de campañas navales combinadas en la región debe ser una actividad frecuente, y debe integrar a más países de América en los escenarios del Caribe y del Pacífico; incluso, a los Estados del Cono Sur y a los países de Suramérica con costas sobre el Océano Atlántico. La interrupción del flujo marítimo de drogas afecta la dinámica criminal del narcotráfico y sus delitos conexos, así como la economía ilegal del tráfico de narcóticos.

La campaña naval Orión y su predecesor (Anfítrite) son acciones navales lideradas por la ARC, que agilizan el flujo oportuno de la información de inteligencia y optimizan las coordinaciones para el desarrollo de operaciones en el escenario marítimo y fluvial (incluso, portuario) en contra de las redes internacionales de narcotráfico.

Esta actuación colectiva incidirá en poder desequilibrar la balanza a favor de la estatalidad y la legalidad, para contrarrestar la asimetría de un enemigo robusto y siempre al acecho, que no piensa ceder en sus intenciones ilegales y no quiere cambiar ni abandonar su negocio ilícito. En tal labor, la ESCUIG aporta con la optimización de las competencias del personal involucrado en la lucha contra las drogas en el mar. 🏴‍☠️

## REFERENCIAS

- Bartolomé, M. (2015). Convergencia. Redes ilícitas y seguridad nacional en la era de la globalización. *Revista Política y Estrategia*, (126). Recuperado de <https://politica-yestrategia.cl/index.php/rpye/article/view/68/52>
- Lastiri, M. (2017). *La interoperabilidad en las operaciones conjuntas de defensa aeroespacial*. CEFADIGITAL. Repositorio Digital del Centro Educativo de las Fuerzas Armadas. Recuperado de <http://www.cefadigital.edu.ar/handle/123456789/865>
- Jost, S. & Maihold, G. (2014). *Las drogas, su combate y su regulación – Los retos políticos. El narcotráfico y su combate, sus efectos sobre las Relaciones Internacionales*. México.
- Machado, A. (2018). *La problemática de la interoperabilidad en las operaciones combinadas en la Guerra del Golfo*. Escuela Superior de Guerra Conjunta de las Fuerzas Armadas. Recuperado de <http://cefadigital.edu.ar/bitstream/123456789/1205/1/TFI%2023-2018%20MACHADO.pdf>
- Pérez, J. (2015). *El elemento político en los crímenes contra la humanidad. La expansión de la figura al crimen organizado transnacional y el caso de las organizaciones narcotraficantes mexicanas en el sexenio 2006-2012*. Madrid: Editorial Dykinson.
- Uribe, S. (2017). *El Estado y el mar. Relaciones con el poder marítimo, el poder naval y el desarrollo nacional*. Bogotá: Editorial Escuela Superior de Guerra General "Rafael Reyes Prieto".