

# CBP

## “Antiterrorismo Marítimo”

Tres de la tarde. La temperatura ambiental, de unos veinticinco grados centígrados, no se percibe viajando en una embarcación a unos treinta nudos. La suave brisa marina nos relaja y el mínimo vaivén de la navegación casi nos hace adormecer. “Thunder 2, here Thunder 1. The boat we are looking for is two miles from here. We request your cooperation to intercept them.” La frase, que escuchamos por la radio, y nos requiere para cooperar en la interceptación de una nave supuestamente hostil de la que se tenía información sobre su actividad ilegal, tiene una respuesta casi lacónica. “OK, we proceed”, responde quien controla los movimientos de la embarcación en la que viajamos.

OCTAVIO DÍEZ CÁMARA

De pronto, el suave tránsito pasa a ser algo más agresivo y sentimos en nuestro cuerpo la aceleración que imprime la planta motriz a nuestro bote, doblando en pocos segundos nuestra velocidad de progresión, que pasa a superar las sesenta millas por hora, unos cien kilómetros. Para quienes no estén avezados en el tema, es un ritmo de marcha altísimo y para mantenerlo nos aprovechamos de las condiciones del estado de la mar y de la propia dinámica de la embarcación en la que nos desplazamos, uno de los botes con que está equipada la Patrulla Marítima del estadounidense *U.S. Customs and Border Protection* (CBP).



Dos de los oficiales que, junto al Comandante, componen la tripulación, se preparan por si procede su intervención durante la operación. Sobre su torso, en el que llevan chalecos antibala, colocan otros con capacidad para portar aquel equipo que les puede ser de utilidad. Recogen, de un almacén estanco a proa, sendos fusiles de asalto del calibre 5,56x45mm (.223 Remington) uno estadounidense y del tipo M4 y otro austriaco, un “peculiar” AUG de la firma Steyr. Verifican los cargadores, comprueban los sistemas ópticos de puntería y alimentan un cartucho en su recámara, “porque –nos comentan- en el mar uno es-



tá sólo y no puede requerir apoyo exterior con rapidez, por lo que siempre hay que estar preparado, y con especial atención, a lo que pueda acontecer en el curso de una misión”.

Nuestra velocidad es tal que en menos de diez minutos ya podemos ver en el horizonte, pero auxiliándonos con unos potentes prismáticos, a la otra embarcación del CBP que se mueve más lenta que la nuestra. En su flanco, como en la que viajamos, vemos con claridad el letrero que les identifica y el emblema de la agencia para la que trabajan, el “macro departamento” de *Homeland Security* o de Seguridad Interior que fue creado en marzo de 2003 como consecuencia directa de los atentados sufridos en septiembre de 2001 y del deseo de las autoridades estadounidenses de gozar de unas mejores y más coordinadas capacidades.

Volviendo a nuestra misión, nos situamos próximo al objetivo y, coordinadamente con los otros agentes, nos acercamos por ambos flancos, de forma que unos lo hacemos por babor –flanco izquierdo– y otros por estribor –flanco derecho–. Por si los rótulos que nos identifican, los luminosos y sirenas que llevamos encendidos hace un rato y la presencia de



diversos agentes armados no han servido para alertar a que quienes buscamos, se les conmina, por megafonía, a que se detengan. Al no ser su reacción la esperada, nuestros protagonistas realizan un movimiento dinámico preciso y muchas veces ensayado. Es entonces cuando reducen su marcha y se detienen, facilitando el abordaje que hacen tres de los seis agentes directamente implicados en la operación. Mientras ellos revisan la documentación de los ciudadanos que han detenido se escucha en el cielo el “rugir” de unas potentes turbinas, pues acude a la escena un helicóptero UH-60 “Black Hawk” que, con su “artillería”, podría apoyarnos si en el curso de los acontecimientos la situación se complicase. Orbitándonos se mantienen durante unos pocos minutos, hasta que, de nuevo por la radio, se les conmina a retirarse. No era el objetivo pretendido y hay que continuar buscándolo.

## Protección integral

Abandonamos la zona y seguimos con el curso de nuestra navegación. Es entonces cuando TACTICAL puede charlar con más calma con nuestros interlocutores, en especial con el teniente Snader que, con el cargo de Supervisor, dirige la *Miami Marine Unit*. Muchas cosas son las que nos explican, pero en algunas llama nuestra atención sobre determinada información, de carácter “clasificado” y que no hay que divulgar para evitar pueda ser utilizada en su contra. Ante otras preguntas más explícitas y que buscan conocerles con más profundidad, obvia darnos una respuesta detallada y todos más tranquilos.

De lo que es su actividad, que ellos realizan usualmente en un espacio rectangular que comprende unas cuarenta millas de costa –algo más de setenta kilómetros– y unas veinticinco de profundidad –unos 45 km–, nos comenta que, principalmente y aunque nos pueda parecer raro en un entorno conocido por la filmografía como la “cuna” del narcotráfico en el sur de los Estados Unidos, la centran en lo que es la protección integral contra el terrorismo. Nuestra cara denota algo de sorpresa y sus explicaciones no tardan en llegar. Forman parte de una estructura muy compleja, que involucra a determinadas agencias gubernamentales estadounidenses, pensada para proveer una capacidad integral y escalonada.

A ellos, como “primera línea” de defensa que son, les corresponde evitar que ningún terrorista llegue a su territorio y que tampoco lo hagan armas de destrucción masiva con las que realizar ataques más o menos importantes sobre su ciudadanía. Por extraño que pueda parecer, han detectado ya en la zona a asiáticos, afganos, ..., que han viajado primero a Sudamérica –Brasil es un punto clave en ese tránsito– e intentan llegar a los Estados Unidos, con un objetivo que es bien distinto del que impulsa a otros a aproximarse al “sueño americano”. De esta forma, y escudándose en las fronteras marítimas que son muy amplias, se neutraliza a aquellos de los que no se tiene referencia ni se sabe cuál es el impulso que les guía.

Esa actividad antiterrorista, que se sustenta en un esfuerzo coordinado en el que intervienen numerosas organizaciones gubernamentales y policiales –desde la DEA (*Drug Enforcement Agency*) hasta el FBI (*Federal Bureau of Investigation*) y agencias de “Inteligencia” sin definir su nombre– les lleva a patrullar sin descanso, con movimientos que se realizan, tanto de día como de noche, durante las veinticuatro horas del día y los trescientos sesenta y cinco

días del año. No se concentran en una franja horaria determinada –en décadas pasadas cuando la droga era su principal objetivo trabajan más de noche que de día– y ahora sus servicios son continuados, con sus equipos y embarcaciones realizando aquellas rotaciones en las que la experiencia ha demostrado puedan ser más eficientes.

De todas formas, se mantiene, por parte del actual equipo de trabajo –sus dimensiones exactas no las podemos difundir, pero sí el hecho que van a crecer para ser más y tener más capacidad– una disponibilidad total, de forma que sus turnos de trabajo van



más allá de lo clásico y suelen implicar muchas más horas de las que es normal. A los recursos que en un determinado momento puedan estar activados se les pueden añadir otros con cierta rapidez; cuando el Supervisor, a instancia propia o de terceros, lo cree oportuno, se les avisa al teléfono móvil o al buscapersonas para que se concentren en un determinado lugar y horario.

Para facilitar esa intervención más inmediata, e intentar evitar las acciones de contra vigilancia que intentan realizar quienes delinquen, sus naves las reparten entre diferentes puertos de su condado. En sus patrullas se busca, de especial manera, evitar hábitos rutinarios que les podrían ser contraproducentes.

## Despliegue zonal

La Unidad que visitamos forma parte de un entorno aéreo y marítimo que abarca más de setenta localizaciones en las costas estadounidenses, dispone de casi doscientas naves y doscientas setenta aeronaves, y durante el 2008 llevó a cabo operaciones que les permitieron arrestar a 1.856 narcotraficantes, in-

que Cuba esté sólo a ciento cuarenta kilómetros de Key West, el punto más al sur estatal. Todos esos efectivos navales, coordinados con otros aéreos que incluyen diversos tipos de plataforma con sofisticados equipos de vigilancia y escucha electrónica –incluso AWACS con radares que escudriñan el espacio aéreo y marítimo–, cubren además del mencionado



FOTO: CBP Miami

cautarse de más de ciento cincuenta toneladas de drogas y detener a 72.372 ilegales.

Sólo en la parte del sur del estado de Florida hay siete unidades de este tipo realizando la misma función. Tan amplio despliegue se debe a diversos factores, como la proximidad de las islas Bahamas –a unos setenta kilómetros de Miami– o el hecho de

tema antiterrorista otros cometidos. Ello, como consecuencia de su vigilancia constante para que no se violen las leyes de carácter federal que quedan bajo su jurisdicción directa o indirecta.

Así, nos explicaron que desarrollan, reforzando toda la legalidad que afecta a fronteras e inmigración, actividades para la detección y localización de aque-

llos que realizan actividades relacionadas con el narcotráfico –la zona es el segundo “corredor” más importante para acceder a los EE.UU. y lo que ahora abunda es la marihuana frente a una disminución de la cocaína–, un problema que ha visto reducir su intensidad en los últimos años, eso si gracias a un gran esfuerzo en medios y en información. También,

Tan o más compleja que esta última, puede ser la exportación, con casos detectados relacionados con la venta de armas a cárteles o de piezas de equipamiento militar especialmente sofisticado a aquellos países que no pueden obtenerlos a través de los canales legalmente establecidos para ello. El dinero, también suele moverse fuera de los cauces normales



vigilan el seguimiento de embarcaciones que puedan transportar a aquellos ciudadanos de otras nacionalidades que busquen llegar a territorio estadounidense sin pasar por los preceptivos controles fronterizos.

Complementariamente a ese tipo de cometidos, también vigilan la importación ilegal de mercancías.

y a ellos les corresponde incautarse de grandes sumas que salen o entran a su país. Buscan interceptar movimientos de tecnologías sensibles y hasta han participado en la detención de un sujeto que figuraba en la lista “american most wanted”.

En casos puntuales, como uno que tuvo lugar poco después de nuestra visita, cooperan en otros disposi-

tivos de Seguridad. En Miami tuvo lugar un acto relevante de los “Special Olympics” y a ellos, junto con a otras dieciocho agencias distintas, les correspondió formar parte del despliegue que cubrió el evento ante un hipotético incidente que buscara una difusión mediática o algo más. Sobre su actividad, en la que

las tripulaciones. Para recibir la consideración de agentes federales del CBP tienen que superar un curso genérico que dura unos cinco meses y se desarrolla en las instalaciones de Glynco (Georgia). En su caso, esa fase inicial la complementan con el Curso MLETP (*Maritime Law Enforcement Training Program*)

que es específico para el entorno marítimo y se extiende durante tres semanas más, para especializarlos en todo lo relacionado con la navegación y realizar numerosas prácticas que los convierten en expertos pilotos.

Una vez en sus destinos se suele esperar un año hasta que actúan como Comandantes de una nave, tiempo que es bueno para lograr su máxima especialización y facilitar la cohesión del personal. De todas formas, todos tienen capacidad de realizar idénticos cometi-



FOTO: CBP Miami

las estadísticas demuestran que consiguen un nivel de eficiencia que ronda el 100%, nos informaron que en el trimestre anterior a nuestro contacto habían detenido a ochenta y seis personas que buscaban penetrar, ilegalmente, en su país, grupo complementado con otros cuarenta detenidos por realizar actividades delictivas como las que les permitieron incautarse de un centenar de kilogramos de marihuana, dos de aceite de hachís –raro por aquellas latitudes– y doce naves que estaban involucradas en actividades ilegales; su nivel de trabajo les sitúa como una de las unidades con más actividad de entre las de su tipo.

Para poder ser altamente eficaces, trabajan con especial hincapié todo lo que es el proceso de formación inicial y continuada de aquellos que conforman



FOTO: CBP Miami

dos, por lo que es habitual que roten en ellos. Su entrenamiento es diario, porque consideran sus patrullas como parte de su formación. No se descuida la validación de sus cualidades y por ello cada año tienen que pasar dos semanas por el Centro NMTC (*National Marine Training Center*) de St. Augustine para reválidas y recibir algunas clases complementa-



rias. Cuatro veces al año pasan por los campos de tiro para calificarse con cada uno de los modelos de armas que tienen a su disposición.

En cada una de las embarcaciones, suelen viajar tres personas, uno actuando como Comandante de la nave y dos más, que son agentes de interdicción marítima (MIA, *Marine Interdiction Agent*) que conforman el resto de la tripulación y realizan tareas auxiliares tan diversas como los abordajes o el mantenimiento básico de la planta propulsora y otros equipos. Sus botes, son rápidos, ágiles y especialmente potentes. Tienen 39 pies de eslora –casi 12 metros– y se corresponden con el tipo “U.S. Customs Midnight Express”, un modelo en el que encontramos detalles tan curiosos como una velocidad punta superior a las sesenta millas por hora, radio de acción del orden de trescientas millas –los depósitos acogen unos 1.600 litros de combustible–, radar Furuno y ecosonda, y planta motriz compuesta por cuatro potentes motores Mercury “OptiMax” que producen conjuntamente 900 caballos de potencia, número que facilita sus movimientos dinámicos y una increíble aceleración.

Dado que en sus patrullas, que suelen durar desde unas pocas horas a una jornada completa, suelen actuar solos o coordinados con medios similares, llevan consigo todo lo que puedan necesitar, como bebida y comida, con raciones militares con las que pueden soslayar situaciones de emergencia. Potentes prismáticos y monoculares nocturnos AN/PVS-14 que les permiten realizar tareas de vigilancia, búsqueda

o movimientos en condiciones de luminosidad adversa, sistemas GPS de posicionamiento global por satélite y sofisticados equipos de comunicaciones Motorola que les permiten enviar y recibir mensajes, datos y hasta imágenes en tiempo real y de forma encriptada.

No descuidan su potencia de fuego personal y cada uno tiene asignadas sendas semiautomáticas Heckler & Kock del calibre 9x19 mm Parabellum –una del modelo P2000 y otra idéntica pero subcompacta–, pistolas para las que llevan consigo cuatro cargadores. Complementariamente pueden recurrir a escopetas Remington 870, del calibre 12 y especialmente modificadas para ellos, fusiles de asalto M4 y AUG con seis cargadores de treinta municiones prestos para ser usados, lanzadores no letales, bastones policiales extensibles, sprays de pimienta, espasas, etc., material que podrían complementar con los Taser cuando se finalice el proceso de validación de sus cualidades en un entorno marítimo; por cierto, su uniformidad está siendo renovada con prendas del fabricante estadounidense 5.11 Tactical.

Para acabar estas páginas señalar nuestro agradecimiento al teniente Snader y a su personal. Una frase que nos dijo nos pareció más que interesante: “mi oficina tiene novecientos caballos de potencia”.

