



Ecosistemas criminales del Mar Caribe : estudios
tráfico de sustancias ilícitas en buques recreativos
Teoría de los espacios vacíos y ecosistemas
criminales

Juan carlos Morales García

Trabajo de grado para optar al título profesional:
Maestría en Seguridad y Defensa Nacionales

Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto"
Bogotá D.C., Colombia

2020

TMSDN 2020

799
EJ. 2

**ECOSISTEMAS CRIMINALES DEL MAR CARIBE: ESTUDIO TRÁFICO DE
SUSTANCIAS ILÍCITAS EN BUQUES RECREATIVOS
(TEORÍAS DE LOS ESPACIOS VACÍOS Y ECOSISTEMAS CRIMINALES)**

MYCIM JUAN CARLOS MORALES GARCÍA

PROYECTO DE GRADO PRESENTADO PARA OPTAR AL TÍTULO DE
MAGISTER EN DEFENSA Y SEGURIDAD NACIONAL

DIRECTOR:

DANIEL ROJAS SANCHEZ, CMRA

MSc MARITIME AFFAIRS - SHIPPING MANAGEMENT

775976

MYCIM Juan Carlos Morales García

Abril 2020.

ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA "GENERAL RAFAEL REYES PRIETO"

Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto".

Bogotá D.C.

Maestría en Seguridad y Defensa Nacional

**ECOSISTEMAS CRIMINALES DEL MAR CARIBE: ESTUDIO TRÁFICO DE
SUSTANCIAS ILÍCITAS EN BUQUES RECREATIVOS
(TEORÍAS DE LOS ESPACIOS VACÍOS Y ECOSISTEMAS CRIMINALES)**

<i>Caracterización de los ecosistemas criminales</i>	13
<i>El Mar Caribe como ecosistema criminal</i>	24
<i>Las redes de convergencia criminal en el Caribe colombiano</i>	29
<i>El Mar Caribe como MYCIM</i>	40
<i>El Mar Caribe como recurso natural que permite la reducción de los delitos transnacionales</i>	54
<i>El Modelo Operativo cambiante y la movilidad delictiva en el Caribe colombiano</i>	57
<i>Los Buques Recreativos en el ecosistema criminal del Mar Caribe</i>	61
<i>Conclusiones</i>	81
<i>Bibliografía</i>	84

**PROYECTO DE GRADO PRESENTADO PARA OPTAR AL TÍTULO DE
MAGISTER EN DEFENSA Y SEGURIDAD NACIONAL**

DIRECTOR:

DANIEL ROJAS SÁNCHEZ, CN(RA)

MSC MARITIME AFFAIRS – SHIPPING MANAGEMENT

ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA “GENERAL RAFAEL REYES PRIETO”

MAESTRIA EN SEGURIDAD Y DEFENSA NACIONAL

BOGOTA D.C

2020

Tabla de contenido

Introducción	5
Caracterización de los ecosistemas criminales	18
El Mar Caribe como ecosistema criminal	29
<i>Las redes de convergencia criminal en el caribe colombiano</i>	29
<i>El Mar Caribe como Región portal y espacios vacíos</i>	40
<i>El Mar Caribe como recurso natural que permite la mutación de los delitos transnacionales</i>	54
<i>El Modus Operandi cambiante y la movilidad delincuencia en el caribe colombiano</i>	57
Los Buques Recreativos en el ecosistema criminal del Mar Caribe	61
Conclusiones	81
Referencias	84

Tabla de cuadros

Cuadro 1. Relación de precios de drogas ilícitas en puertos de tránsito y consumo - primer semestre de 2020	67
Cuadro 2. Capturas de embarcaciones en las costas de Colombia 2015 - 2018	72
Cuadro 3. Número de embarcaciones incautadas por la Armada Nacional 2015 - 2020	73
Cuadro 4. Número de incautaciones de cocaína y marihuana por tipo de embarcación en las costas de Europa año 2019	75

Tabla de gráficos.

Gráfico 1. Concentración de la producción mundial de cocaína	23
Gráfico 2. Corredores estratégicos de comercio y transporte ilegal	37
Gráfico 3. Transporte de cocaína desde las rutas del Mar Caribe hacia Estados Unidos.....	39
Gráfico 4. Mapa de espacios vacíos en Colombia.....	46
Gráfico 5. Rutas de tráfico de drogas hacia EE. UU y Europa.....	63
Gráfico 6. Rutas de tráfico de África occidental hacia Europa	66
Gráfico 7. Tránsito de embarcaciones turísticas en el Caribe colombiano.....	69
Gráfico 8. Rutas regulares de navegación de altura entre el Mar Caribe y Europa.....	71

Tabla de cuadros.

Cuadro 1. Relación de precios de drogas ilícitas en países de tránsito y consumo - primer semestre de 2020	67
Cuadro 2. Capturas de embarcaciones en las costas de Colombia 2015 - 2018	72
Cuadro 3. Número de embarcaciones incautadas por la Armada Nacional 2015 - 2020.....	73
Cuadro 4. Número de incautaciones de cocaína y marihuana por tipo de embarcación en las costas de Europa año 2019	74

Introducción

La República de Colombia tiene una posición geográfica privilegiada. Está ubicada en el extremo norte de Sudamérica y unida a Centroamérica por el istmo de Panamá, lo que le permite tener acceso directo al océano Pacífico y al Atlántico a través del mar Caribe. Su cercanía al canal de Panamá le facilita su conexión con las principales líneas de comunicación marítima internacionales, y de esta forma a los grandes mercados globales y regionales. Tal como lo manifiesta Andrés Etter (1993) : “ Su posición geográfica como conexión y área puente de Suramérica hacia el Caribe, Centroamérica y el Pacífico...” (p. 45), lo cual desde el punto de vista económico otorga ventajas de movilización marítima sobre otros países de la región.

Asimismo, existe una variedad de climas que ofrece una biodiversidad en flora y fauna; No obstante, la extensión marítima que nos rodea e históricamente poco aprovechada, sumado a los problemas de desigualdad social y falta de gobernabilidad, fueron aprovechados por diferentes organizaciones al margen de la ley que vieron en el territorio, el sitio ideal para emprender su accionar delictivo o como lo plantea Beltrán & Salcedo-Albarán (2007) : “ Un entorno generoso para el narcotráfico...”(p. 6) el cual persiste como uno de los principales problemas que afectan la seguridad nacional del estado colombiano.

Dentro de la geografía colombiana encontramos el caribe colombiano, una vasta extensión de mar de 928 km, la cual nos ofrece ocho fronteras marítimas con ocho países de Centroamérica y, desde el punto de vista geoestratégico, es muy importante para el desarrollo económico colombiano, ya que en él se encuentran ubicados los principales puertos de entrada y salida de mercancía del país.

Sin embargo, así como es de vital importancia para el estado colombiano también es importante para las diferentes organizaciones que se dedican al narcotráfico debido a su constante utilización por parte de las organizaciones dedicadas a este crimen transnacional para el tráfico de sustancias ilícitas hacia Estados Unidos y Europa.

Esta situación se ha reflejado en la historia a través de los años por lo cual para el presente proyecto de investigación se tomará como referencia la historia del narcotráfico en Colombia y como a través del tiempo se convirtió en un problema de grandes proporciones que afecta la seguridad nacional en Colombia, visualizando sus comienzos y como el mar caribe colombiano ha sido la ruta principal de las organizaciones criminales para el tráfico de sustancias ilícitas hacia Estados Unidos y Europa.

El problema del narcotráfico en Colombia ha sido tan grave que, en algunos pasajes de la historia, ha puesto en jaque a las instituciones y fuerzas del orden, tal como lo expresa Gonzalo Ernesto García Luna (2013) en su análisis sobre el narcotráfico en Colombia, según el cual: “fue creciendo de una manera tan avasalladora que, en varios momentos de la historia reciente, ha logrado poner en jaque al gobierno nacional de turno”(p. 6).

De igual forma, el narcotráfico también se ha convertido en el método de financiamiento de los diferentes grupos organizados que delinquen en Colombia como las Fuerza Armadas Revolucionarias de Colombia (FARC), el Ejército de Liberación Nacional (ELN) y el clan del golfo para sostener el enfrentamiento contra el estado colombiano. La droga se convirtió en el sostén económico de la guerra interna, porque les confiere a los grupos armados los recursos para abastecerse de armas y aumentar su fuerza de combate (Saiz, 2018). Esta financiación se da bien sea cobrando impuestos sobre la producción de la droga a otros grupos delincuenciales

organizados o mediante la siembra de la hoja de coca, producción y distribución de cocaína a grupos dedicados al narcotráfico como los carteles mexicanos.

Hay muchos debates sobre los comienzos del narcotráfico en Colombia, aun así se tomará como referencia sus inicios en la década de los cincuenta, precisamente en la región caribe colombiana, donde las fuentes históricas establecen la llegada de las primeras semillas de marihuana a la región caribe con los marineros que arribaron en buques turísticos al puerto de Santa Marta y, junto a ellos, los turistas que aprovecharon el clima óptimo de la región para la siembra de las semillas, tal y como se indica en informes de la defensoría del pueblo en Colombia sobre cultivos ilícitos, dando cuenta de las primeras plantaciones formadas en la Sierra Nevada de Santa Marta y en la Serranía del Perijá (Defensoria del Pueblo, 2000).

Empero, el año exacto es debatible ya que otros indicios hablan de la presencia de cultivos en los años veinte y treinta en la región caribe como lo establece Gonzalo Ernesto García Luna (2013) en su libro “El narcotráfico en Colombia: de las falencias de la política de prohibición y sus secuelas, a la discusión de la descriminalización y despenalización” en el que afirma que:

Es preciso anotar que la Marihuana, por el contrario, fue una hierba traída, hay referencias de haber sido importada en muy pequeña escala por personas que trabajaban en la Sierra Nevada de Santa Marta, las autoridades ya tenían noticia de la existencia de cultivos de marihuana en 1925, lo mismo que de su consumo por parte de marineros, estibadores y prostitutas en los puertos. Los casos de marihuana se volvieron más comunes a finales de los años 30 y comienzos de los 40 en ciudades como Barranquilla donde importaban la marihuana de la Sierra. (p. 49)

El auge de la marihuana llegaría alrededor de los años 70 con la llamada bonanza marimbera y sería de conocimiento público en el año 1974 después de que la DEA realizara la operación “BUCANERO” la cual consistió en fumigar con *paraquat* los principales cultivos ubicados en México y Jamaica, países que, para la época, eran los principales productores de marihuana.

En Colombia, las grandes plantaciones se presentaron inicialmente en la Sierra Nevada de Santa Marta y, debido a su gran extensión, el Estado decidió iniciar las mismas fumigaciones que se realizaron en México y Jamaica en cuyos territorios se detectaron extensiones de cultivo de más de 30.000 hectáreas.

La respuesta estatal consistió igualmente en las fumigaciones con *paraquat*, ocasionando el movimiento de los cultivos a otras zonas del país como la Sierra de la Macarena la cual ofrecía un ambiente propicio para su producción a gran escala llegando a su máximo punto en el año 1977 (Luna, 2013, p. 10).

La bonanza marimbera no solo era incentivada por los réditos económicos que dejaba, sino también por las medidas económicas adoptadas por el entonces presidente Alfonso López Michelsen (1974-1978) respecto a la entrada de dineros al Banco de la República provenientes del narcotráfico y contrabando sin dar claridad sobre tal origen (Luna, 2013).

Este hecho se conoció célebremente como la “ventanilla siniestra”, y supuso el blanqueo de miles de dólares de procedencia ilícita; A pesar del auge de este negocio, la bonanza marimbera decayó rápidamente con la aparición de cultivos en los Estados Unidos y el consiguiente descenso de la demanda (Luna, 2013, p. 10).

Estas medidas adoptadas por el gobierno de López Michelsen no solo lavaron dinero del narcotráfico y contrabando, sino que también coadyuvaron a fortalecer la cultura del narcotráfico y el dinero fácil en Colombia el cual, ya para esa época, comenzaba a hacer la transición del tráfico de marihuana al tráfico de cocaína.

La hoja de coca, al contrario de la marihuana, es una planta originaria del continente americano y estaba muy enraizada en la cultura indígena quienes la cultivaban y usaban con fines medicinales o en rituales ancestrales empleándose como estimulantes de gran potencia razón por la cual varias tribus indígenas colombianas las cultivaban como parte de sus costumbres (Uscategui, 1961, p. 215).

Los primeros indicios de la comercialización de la coca no inician precisamente con lo que hoy se conoce como cocaína o clorhidrato de cocaína, sino que con la comercialización de la hoja de coca en el sur del país aprovechando la conexión fluvial del río Amazonas con países como Perú que, para la década de los setenta, era el principal productor y cultivador de coca en Suramérica; Esta hoja de coca era comercializada en Colombia dejando buenos dividendos pero, para fortuna temporal, no fue exitoso su procesamiento en el interior del país.

No obstante, este impase no obstaculizó la producción de cocaína en el país, ya que esto solo animó a esas elites contrabandistas que tenían los contactos y las rutas para iniciar la producción en aquellos “espacios vacíos” de la geografía colombiana; Y, para finales de los años setenta, el tráfico de cocaína comenzaba a reemplazar el ecosistema criminal del contrabando de cigarrillos o aguardientes como lo relacionan Thomas Fischer y José Manuel López de Abiada (2009) afirmando que “en Colombia, el narcotráfico con base en la cocaína emergió a finales de los años setenta, cuando la demanda en Estados Unidos tuvo un auge significativo”(p. 87).

Inicialmente, Colombia mantuvo un rol secundario en la producción de la hoja de coca y servía más como plataforma intermediaria de la coca que provenía de Perú y Bolivia, principales productores de la época.

Los narcotraficantes de Perú veían en Colombia un punto estratégico debido a su ubicación geográfica que le permitía la salida a los dos océanos por los cuales podían transportar el alcaloide, tal como lo describe Gonzalo García Luna (2013) en sus análisis historiográfico del narcotráfico en Colombia:

Todos los medios son buenos: flete marino (a granel o en contenedores), barcos de pesca, flete aéreo, mulas que viajan en vuelos trasatlánticos, aviones de turismo, mensajerías internacionales, etc. Sin embargo, la meta principal de los colombianos no es Europa occidental, su objetivo final es inundar los mercados del este de Europa. (p. 15)

Ya para la década de los ochenta, Colombia dejó de tener un rol secundario y empezó a producir activamente la droga para traficantes ya organizados en carteles como el de Medellín y el de Cali asentando el narcotráfico en la sociedad nacional, como lo dice Thomas Fisher (2009):

En los años ochenta se establecieron los legendarios barones de la droga como Carlos Lehder, Gonzalo Rodríguez Gacha, Pablo Escobar y los clanes de los Ochoa y Rodríguez Orejuela, aprovisionados con inagotables fuentes de dólares. Se organizaron en “cárteles” para sacar los mayores beneficios posibles en cada nivel. (p. 88)

De lo anterior, se desprende que estas organizaciones vieron en el tráfico de estupefacientes un negocio muy lucrativo y, haciendo uso de las rutas que utilizaban

anteriormente para el contrabando, se adueñan del negocio estableciendo grandes centros de procesamiento de clorhidrato de cocaína como “tranquilandia” ubicado en los Llanos del Yari, el cual contaba con una amplia estructura para el procesamiento y distribución del alcaloide.

A pesar de esto, la producción nacional aun no daba para todo lo que se procesaba, razón por la cual aún se dependía, en gran medida, de parte de la producción de hoja de coca o base de coca procedente del Perú.

Para la época, Perú era el principal productor de coca razón por la cual Estados Unidos centró sus esfuerzos en esta nación e inicia ambiciosos planes con el fin de erradicar los cultivos de coca existentes, lo cual facilitó el crecimiento de los cultivos de coca en Colombia, desplazando a Bolivia y Perú como principales productores.

En el libro “La tragedia colombiana: guerra, violencia, tráfico de droga” el autor Daniel Pecaú (2001) afirma que “a partir de 1995 se produce un incremento cada vez mayor de los cultivos de coca, que sustituyen las plantaciones de los otros dos países andinos sometidos a los planes de erradicación de los Estados Unidos” (p.139), colocando a Colombia como el principal productor de cocaína en Suramérica. A esta situación se suma la aparición de cultivos de amapola, con la cual entra la heroína dentro del mercado de estupefacientes.

Las autoridades colombianas inician una lucha sin cuartel para acabar con los grandes carteles que habían permeado la sociedad colombiana y sus instituciones (Pecaú, 2001, p. 140); Estos carteles sofisticaron los envíos de droga hacia Europa y los Estados Unidos utilizando todo tipo de medios, entre ellos: buques, lanchas , rutas marítimas principalmente las del Mar Caribe por su alto flujo marítimo, y todo lo que pudiera camuflar el alcaloide sin ser detectado por las autoridades tanto colombianas como las de otros países.

Según Lawrence Gibbons, Director de la Agencia Nacional del Crimen de Gran Bretaña (por sus siglas en inglés NCA):

Los traficantes están encontrando formas cada vez más sofisticadas de ocultar su producto. Algunos esconden cocaína dentro de las paredes de los contenedores de envío, o dentro de la fruta también están explotando nuevas rutas, lo cual es una constante en este ecosistema criminal. (The Economist, 2014)

Al fracturarse los grandes carteles del narcotráfico, el negocio paso a ser liderado por los grupos al margen de la ley como las FARC, el ELN y las Autodefensas Unidas de Colombia (AUC) quienes vieron en el narcotráfico un método de financiación para sostener sus grandes ejércitos y la lucha armada contra el estado.

Pero este no fue el único problema, el narcotráfico hacia parte del modo de vida de parte de la población, y con ello, aparecieron fenómenos como el de la llamada “traquetización” que es simplemente la aparición de pequeños capos de bajo perfil que enviaban pequeñas cantidades de droga hacia el extranjero y para eso pagaban vacunas a las guerrillas y/o paramilitares que controlaban las rutas o las zonas donde se producía el alcaloide; para analistas como Fischer (2009), analizando el caso colombiano “la profesión del narcotraficante no se perdió, aunque algunos preferían manejar perfiles bajos, trabajando clandestina o discretamente en organizaciones relativamente pequeñas, independientes, con menos dinero disponible y con menos poder”(p. 90).

Estos “traquetos”, como se llaman en Colombia, se incrustaron en todos los ámbitos de la sociedad (económico, político, militar...) hasta convertirse en el modo de vida para cierto

sector rezagado de la población, y en una fuente de financiación para los grupos al margen de la ley.

Se podría asumir que el problema del narcotráfico creció tanto que, actualmente, es considerado un crimen de alcance transnacional que atenta contra la seguridad de los estados, por lo que Colombia ha tenido que centrar sus esfuerzos en la lucha contra este flagelo llegando al punto de copar la agenda de política exterior colombiana, relegando otros temas.

Un claro ejemplo son las relaciones con Estados Unidos las cuales giran en torno al tema del narcotráfico tal como lo han planteado Beltrán & Salcedo-Albarán (2007) en sus análisis del narcotráfico en Colombia, según el cual:

La industria de las drogas ilegales es uno de los problemas más importantes de Colombia, dominando la agenda de las relaciones entre los Estados Unidos y Colombia, y ha modificado la estructura política, económica y social del país en los últimos treinta años. (p. 4)

En el gobierno actual del presidente Iván Duque, la relevancia de la lucha contra las drogas – a pesar del surgimiento de nuevos temas en la agenda nacional – no ha disminuido. Los acercamientos en materia de política de exterior con los Estados Unidos siguen girando en torno a la llamada “narcotización” de la política exterior colombiana; Y se convierte en uno de los factores más relevantes a la hora de asignar los recursos del Estado tal como lo plantean Buelvas & Vera (2019) acerca de “el grado de re-narcotización de las agendas de seguridad y política exterior que ya empieza a percibirse”, y lo apuntan como uno de los factores relevantes en la agenda del Gobierno Nacional.

Sin embargo, esto no es del todo negativo, ya que, con el apoyo de los Estados Unidos, Colombia ha adquirido más controles y nuevo equipamiento para poder combatir este delito.

Pero, así como los estados se modernizan, estas organizaciones también lo hacen, mutan constantemente, no solo organizacionalmente sino tecnológicamente, burlando los controles ya establecidos por las autoridades de control. Ejemplo de ello son el uso de embarcaciones semisumergibles, lanchas rápidas, entre otros.

El narcotráfico sigue siendo fuente de financiamiento para los diferentes grupos al margen de la ley que operan en Colombia, por lo cual se le ha dado una importante relevancia por parte del Gobierno Nacional al catalogarlo como uno de los factores de inestabilidad del estado colombiano, situación que ha hecho que la nueva política de seguridad nacional se enfoque nuevamente en este crimen transnacional:

A pesar de las continuidades temáticas, se puede observar en la práctica que el actual gobierno redirige los esfuerzos de las FF.MM. en los problemas internos como la insurgencia, el narcotráfico y el problema fronterizo con Venezuela, por encima de los planes externos. (Buelvas & Vera, 2019, p. 49)

Situación que en anterior gobierno de Juan Manuel Santos (2010-2018) parecía haber perdido algo de relevancia, especialmente, con la firma de los Acuerdos de Paz realizados con la guerrilla de las FARC.

Por eso en un mundo cada vez más globalizado, en donde la tecnología ha jugado un papel importante en el acotamiento de distancias, los diferentes grupos de crimen transnacional han encontrado un gran aliado que le ha permitido implementar nuevos métodos, nuevas formas de

realizar sus actividades y recibir los dividendos, haciéndose organizaciones más ágiles y robustas, que ponen en jaque la seguridad nacional de los estados.

En este sentido, Moises Naím (2004) hace referencia a las cinco guerras que trae la globalización afirmando que “los gobiernos no pueden controlar el tráfico de drogas, armas, ideas, personas y dinero. Estos mercados ilegales están dominados por redes ágiles, multinacionales y con muchos recursos, potenciadas por la globalización”.

Por ende, es vital, no solo para Colombia si no para los demás estados, buscar nuevas estrategias desde el concepto de la seguridad multidimensional y cooperativa que permita combatir estos crímenes de manera efectiva. Pero, para realizar o crear estas estrategias es necesario analizar y estudiar estos fenómenos entendiendo que, estas organizaciones, varían en todo momento sus modos de operar y sus estructuras organizacionales.

Dentro de los grandes desafíos que, en materia de seguridad afronta Colombia hoy, está la lucha contra el crimen transnacional, en particular el narcotráfico. De hecho, en la “Política de Defensa y Seguridad (PDS) para la legalidad, el emprendimiento y la equidad (2018-2022)”, del actual gobierno se le ha vuelto a dar relevancia a los problemas internos y se ha identificado al narcotráfico como el más complejo y peligroso.

Por tal motivo las FF. MM, mediante su Plan Estratégico Militar 2030, se ha alineado a esta política de seguridad; y así ha quedado planteado en sus objetivos estratégicos, dejando como una de sus conclusiones que “el futuro contexto estratégico de Colombia se caracteriza por una proliferación, mutación y progresión exponencial de las fuentes de inseguridad. El régimen de cambio es acelerado, dejando poco margen a la improvisación” (Comando General de las FF. MM., 2020).

Lo anterior evidencia que las FF.MM. tiene clara la hoja de ruta y saben que, para combatir todas esas fuentes de inseguridad, debe innovar y estar al tanto de los cambios que se generen por el accionar de estas organizaciones al margen de la ley.

Teniendo en cuenta lo anterior, la Armada Nacional, con el fin de salvaguardar la soberanía nacional de sus aguas territoriales y, con ello, la protección de sus intereses marítimos nacionales, han venido desarrollando un esfuerzo operacional importante de manera conjunta, coordinada, interagencial,, multilateral y combinadas con otras Armadas de países con los que Colombia tiene tratados de cooperación internacional para combatir el crimen transnacional del narcotráfico, los cuales han arrojado excelentes resultados.

Sin embargo, a pesar de los diferentes esfuerzos que realiza la Armada Nacional para evitar el tráfico de sustancias ilícitas por vía marítima y los grandes avances logrados en esta materia, a veces parecen insuficientes, debido a la gran extensión marítima difícil de controlar, que posee Colombia. La cual puede ser considerado un espacio vacío marítimo, propicio para la proliferación de diferentes ecosistemas criminales.

Durante los últimos años se ha evidenciado un cambio en el *modus operandi* en las organizaciones dedicadas al narcotráfico. Entre ellas la utilización de diferentes buques recreativos para transportar gran cantidad de cocaína, observándose una fuerte tendencia sobre la ruta trasatlántica hacia Europa o Centroamérica constituyendo el Mar Caribe en un ecosistema criminal muy lucrativo para el narcotráfico.

Este método, es considerado solo uno de los métodos que usan estas organizaciones al margen de la ley para el tráfico de sustancias ilícitas, una de las características de este tipo de embarcaciones es que pueden cargar menos cantidades de las que usualmente pueden enviar

con otros métodos más convencionales pero de una manera más segura aprovechando muy bien que son comandados por extranjeros que en ciertas épocas del año efectúan estas travesías marítimas debido a su afición por los deportes náuticos y, los cuales, son ajenos a las organizaciones criminales convirtiéndolos en un actor más de ese ecosistema criminal del Mar Caribe llamado narcotráfico.

Por tal motivo, es importante hacer un análisis de este fenómeno del caribe colombiano desde “la teoría de los espacios vacíos” concepto aplicado por Cohen (2009), en su obra “Geopolítica: la geografía de las relaciones internacionales” quien los define como áreas desprovistas de población civil, con muy pocas expectativas de lograr grandes asentamientos; los cuales en algunos casos y dependiendo de su ubicación y extensión, proporcionan profundidad defensiva y espacios para realizar pruebas de armas, y en otros casos son importantes al proveer grandes fuentes de recursos estratégicos.

Así mismo la Escuela Superior de Guerra "Gral. Rafael Reyes Prieto" (2017) en el libro “Escenarios y Desafíos de la seguridad Multidimensional en Colombia”, amplía este concepto y lo contrasta con la situación colombiana estableciendo al mismo tiempo los espacios vacíos que existen Colombia, entre ellos el mar caribe colombiano, considerado como un posible espacio vacío marítimo el cual, es altamente utilizado para el tráfico de sustancias ilícitas por vía marítima hacia Estados Unidos y Europa.

Es por eso que con el presente trabajo se va a realizar un análisis sobre el fenómeno del tráfico de sustancias ilícitas a bordo de buques recreativos en el mar caribe colombiano, siendo esta una de las modalidades utilizadas por estos grupos narcotraficantes bajo la óptica de la teoría de los espacios vacíos y ecosistemas criminales partiendo de la premisa de que el mar caribe puede ser considerado un espacio vacío marítimo donde el narcotráfico sea uno de los

actores del ecosistema criminal del mar caribe; Y cómo influyen en todo este fenómeno en la navegación marítima recreativa que, no solo afecta la seguridad nacional colombiana, sino la de varios países alrededor del mundo.

Teniendo en cuenta lo anteriormente expuesto y, teniendo en cuenta las características por las cuales el Mar Caribe puede considerarse un espacio vacío marítimo surge el interrogante de si ¿El Mar Caribe se constituye como un ecosistema criminal que facilita el tráfico de sustancias ilícitas a bordo de buques recreativos?

Asimismo, y con el fin de realizar el análisis antes mencionado se trazó en primer lugar como objetivo general de la presente investigación: “Determinar las características del ecosistema criminal del mar caribe colombiano y el impacto en el tráfico de sustancias ilícitas a bordo de buques recreativos”. En segundo lugar, se plantearon tres objetivos específicos: 1. Caracterizar el fenómeno de los ecosistemas criminales para encontrar los elementos que permitan entender el fenómeno del narcotráfico en el Mar Caribe colombiano; 2. Determinar cuáles son los elementos de la teoría de los ecosistemas criminales aplicables en el tráfico de sustancias ilícitas a bordo de buques recreativos en el mar caribe; 3. Analizar las fortalezas y debilidades de las estrategias utilizadas por parte de la Armada Nacional para contrarrestar la lógica de los ecosistemas criminales en el Mar Caribe.

Caracterización de los ecosistemas criminales

Para empezar a hablar de ecosistemas criminales debemos primero definir que es un ecosistema, estableciendo la similitud que se presenta entre los ecosistemas existentes en la naturaleza los cuales son definidos por algunos académicos de la ecología funcional y el

concepto de los ecosistemas criminales planteado por Calderón & Rodríguez Beltrán (2018) de manera que se dé una explicación más científica y entender los fenómenos del crimen organizado transnacional en el Mar Caribe.

Según Dickinson & Murphy (1998), a finales del siglo XIX se identificaron dos aspectos generales que le darían forma a lo que se le llama ecología funcional: el primer aspecto trata la noción de que las plantas y los animales viven juntos en conjuntos distintivos y reconocibles que se denominan comunidades los cuales se encuentran en lugares o hábitats definidos e influyen directamente en cómo se distribuyen las especies que habitan ese hábitat, es decir, se les dio una clasificación individual que pueda describirlas.

El segundo aspecto trata de lo que hoy en día se considera primordial para la existencia de los ecosistemas y es la persistente interrelación entre las comunidades que existen en determinado lugar o hábitat; esta constante interrelación trae consigo algunas consecuencias como la competencia, el consumo y la depredación, lo cual termina por afectar e influir en las especies que se encuentran dentro de esas comunidades.

Ya para mediados de siglo XX el botánico inglés Sir Arthur Tansley precursor de las teorías de la ecología, definiría el concepto de ecosistemas entendiéndolo como un concepto ecológico global e integrativo que combina los organismos vivos y el ambiente físico en un sistema en el cual las interacciones entre ellos definen su función y estructura dentro de esas comunidades (como se cita en Ayres, 2012).

Por otro lado, la conformación de los ecosistemas está dada por varias comunidades de organismos y su entorno físico o abiótico las cuales están constituidas por elementos orgánicos

y no orgánicos como el aire, agua, la luz; y por el ambiente biótico que es producido por las otras poblaciones en el ecosistema como plantas, animales hongos y otros microorganismos.

A esta definición se le sumaron otras, las cuales se podría destacar la hecha por Jørgensen & Fath (2011) quienes entendían que los ecosistemas son una comunidad de seres vivos cuyos procesos vitales se encuentran interrelacionados, con niveles de organización jerárquicos que formaban un posicionamiento a cada miembro ubicado dentro de ese entorno físico relacionándose directamente por intermedio de una cadena.

Las definiciones que se plantearon anteriormente establecen los atributos claves de un ecosistema como lo es la interacción entre entorno físico y los organismos que conforman el ecosistema los cuales, son la tendencia evolutiva de la competencia, la tolerancia que presentan al estrés y las perturbaciones que son fundamentales en los procesos funcionales de un ecosistema (Dickinson & Murphy, 1998).

Otro aspecto que se debe tener en cuenta dentro del análisis de los ecosistemas es que estos están delimitados por fronteras. Algunas veces estas fronteras o límites se encuentran establecidos por la misma naturaleza, otras veces implantados por el hombre de manera artificial y revisten de gran importancia a la hora de ser examinados.

Es importante recordar que la conformación de los ecosistemas está dada por ambientes bióticos y abióticos que se interrelacionan entre si y marcan su comportamiento.

En el tema del Mar Caribe en Colombia el cual, es un ecosistema natural que alberga cientos de especies influenciadas por factores bióticos o abióticos con una diversidad de límites, algunos de estos implantados por el hombre como los límites fronterizos entre estados y otros límites implantados por la misma naturaleza, pero siempre permitiendo la interrelación entre sí, es una

parte sustancial de su funcionamiento ya que se genera una respuesta a estas interacciones entre las diversas poblaciones biológicas que comprenden la estructura de la comunidad de los ecosistemas y marcan su comportamiento dentro de la misma generando competencia entre las especies y comunidades que hacen parte de ese ecosistema (Calderón & Rodríguez Beltrán, 2018).

Por otro lado Dickinson & Murphy (1998) establecen como elemento esencial de la vida la existencia de una cantidad de especies suficientes tanto en tiempo como en un espacio determinado para reproducirse y reemplazar aquellas perdidas que se generen por la mortalidad de las mismas.

Es así que, las organizaciones de crimen organizado transnacional dedicadas al narcotráfico existen en un área determinada con características que les favorecen frente a los controles estatales; Y, pese a que las autoridades capturan constantemente los individuos de estas organizaciones, siempre consiguen renovar el factor humano y continuar delinquiendo.

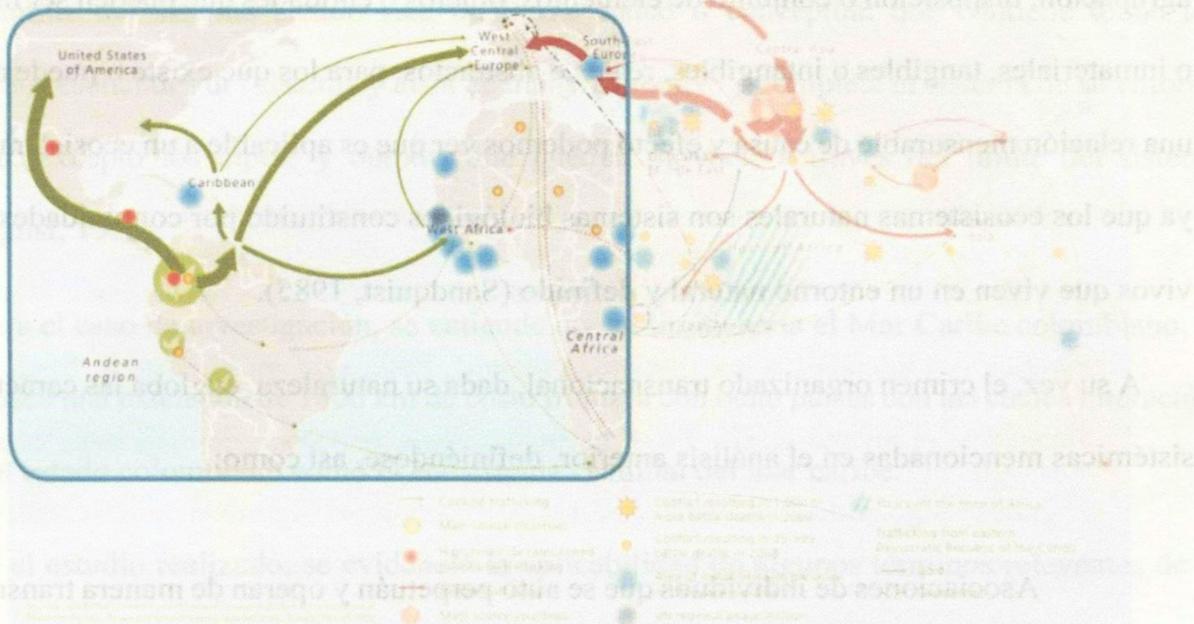
Siguiendo con la definición teórica, se plantea que esos grupos de individuos toman el nombre de poblaciones, y estas poblaciones, ubicadas en un lugar definido, forman lo que se denomina comunidades de especies reconocibles las cuales se pueden adaptar a combinaciones, cambios, y presiones ambientales en diferentes lugares de la geografía universal conformando los llamados grupos funcionales de especies los cuales, al encontrarse de manera individual o al unirse con otros grupos funcionales de organismos y bajo unas condiciones abióticas establecidas, constituyen lo que se denomina ecosistema.

Contrastando lo anteriormente expuesto, se encuentran grandes similitudes los ecosistemas que hay en la naturaleza y las organizaciones de crimen organizado transnacional relacionado al concepto de ecosistemas criminales (Calderón & Rodríguez Beltrán, 2018).

Tal como sucede en los ecosistemas naturales, y así como existen comunidades de especies reconocibles en un lugar definido, existen los grupos de crimen organizado transnacional como el narcotráfico, los cuales a pesar de que se producen en mayores proporciones en algunas regiones del mundo, como es el caso de la producción de cocaína la cual, según el informe de la Oficina de Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (por sus siglas en inglés UNODC) la producción mundial está concentrada en el territorio de tres países en la región andina (Colombia, Perú y el Estado Plurinacional de Bolivia, posteriormente denominado Bolivia), donde poseen un entorno favorable para su producción también hay otras zonas del mundo y existen grupos dedicados al mismo delito, pero en otro nivel de la cadena (United Nations Office on Drugs and Crime, 2010)

En el siguiente gráfico se observa como los grupos se han adaptado de manera que sus operaciones eluden los controles existentes en otros estados y extienden su accionar delictivo en diferentes zonas geográficas alrededor del mundo, manteniendo una conexión entre sí:

Gráfico 1. Concentración de la producción mundial de cocaína



Fuente: Oficina de Naciones Unidas contra la Droga y el Delito UNODC (2010)

Por otro lado dentro del análisis planteado por Calderón & Rodríguez Beltrán (2018) se tiene en cuenta otra teoría que conecta los ecosistemas con el concepto de ecosistemas criminales. Esta es la Teoría General de Sistemas (TGS) ya que sus conceptos nos permitirán definiciones y reglas para dar un acercamiento a los ecosistemas, entendiendo la complejidad de sus estructuras; además si se asocia esto a técnicas de modelado matemático, proporcionarán un marco general para el estudio de un ecosistema criminal.

Algo para resaltar son los conceptos que plantea Sandquist (1985) sobre la TGS las cuales se asocian con los ecosistemas como lo son: sistema, límite del sistema, modelos, input y output, las propiedades, fuerzas funcionales, retroalimentación, rutas de flujo, sistemas abiertos o cerrados y sistemas de caja negra los cuales permitirán un mayor entendimiento y aplicabilidad del concepto de ecosistema en situaciones variadas.

Por ejemplo, si tomamos el concepto de sistema, definido como cualquier colección, agrupación, disposición o conjunto de elementos, objetos o entidades que pueden ser materiales o inmateriales, tangibles o intangibles, reales o abstractos, para los que existe o puede asignarse una relación mensurable de causa y efecto podemos ver que es aplicable a un ecosistema natural ya que los ecosistemas naturales son sistemas biológicos constituido por comunidades de seres vivos que viven en un entorno natural y definido (Sandquist, 1985).

A su vez, el crimen organizado transnacional, dada su naturaleza, engloba las características sistémicas mencionadas en el análisis anterior, definiéndose, así como:

Asociaciones de individuos que se auto perpetúan y operan de manera transnacional, con el propósito de obtener poder, influencia, ganancias monetarias o comerciales, exclusivamente o en parte por medios ilegales, mientras protegen sus actividades a través de un patrón de corrupción y/o violencia, o simultáneamente resguardan sus actividades ilegales gracias a una estructura organizada transnacional, y la explotación del comercio transnacional o mecanismos de comunicación. (White House, 2011)

Teniendo en cuenta lo anterior, se podría inferir que son organizaciones sistémicas que varían dependiendo de las circunstancias o de las interacciones con el medio que lo rodea; y, si hablamos respecto a la TGS, las características particulares respecto a los *inputs/outputs* y los procesos al interior de las organizaciones, se puede afirmar que, los grupos de crimen organizado como sistemas activos “varían con el tiempo, como resultado de los outputs de sus acciones internas. A su vez, estos son las consecuencias de sus inputs, causadas por factores o estímulos del entorno externo del sistema” (Calderón & Rodríguez Beltrán, 2018, p. 9).

Lo anterior trae a colación otro concepto aplicable al crimen organizado transnacional y es el de límite del sistema siendo este un límite físico o conceptual que contiene todos los elementos esenciales del sistema y aísla de manera efectiva y completa el sistema de su entorno externo, excepto los inputs y outputs que pueden moverse a través del límite del sistema (Sandquist, 1985).

Para el caso de investigación, se entiende que el límite sería el Mar Caribe colombiano, el cual posee una extensión de 1600 km de costa frontera con ocho países con los cuales interactúa, tanto el estado colombiano como el ecosistema criminal del mar Caribe.

En el estudio realizado, se evidenció la aplicabilidad de algunos términos relevantes de la teoría general de sistemas aplicados al concepto de los ecosistemas criminales. En cambio, es menester considerar ciertas definiciones para el análisis sistémico como lo son (Arnold & Osorio, 1998) :

- **Ambiente:** Área de los sucesos y condiciones que influyen sobre el comportamiento de un sistema. Se determina que hay una serie de situaciones y aspectos que influyen en su comportamiento como los controles efectuados por las diferentes entidades externas nacionales e internacionales, las cuales obligan a que determinado ecosistema criminal cambie su comportamiento y, cada vez, se configuren nuevos modos de actuar para perpetuarse.
- **Organización:** El patrón de relaciones que definen los estados posibles (variabilidad) para un sistema determinado debe ser tomada como una interdependencia de las distintas partes organizadas, pero una interdependencia que tiene grados. Ciertos procesos internos deben ser más importantes que otros, lo cual equivale a decir que la interdependencia interna no es completa que, para el caso de los ecosistemas criminales,

siempre va a existir una interdependencia entre uno o más individuos que pertenecen al ecosistema. En el caso de los ecosistemas criminales, estos estarían impulsados por los recursos económicos derivados de la actividad delictiva que ingresa al ecosistema, generalmente, como producto de la “globalización desviada” (Calderón & Rodríguez Beltrán, 2018, pág. 9).

- **Equifinalidad:** Concepto que considera que un sistema vivo a partir de distintas condiciones iniciales, y por distintos caminos, llega a un mismo estado final, es decir, alcanzarse el mismo estado final, la misma meta, partiendo de diferentes condiciones iniciales y siguiendo distintos itinerarios en los procesos orgánicos (Bertalanffy Von, 1976).
- **Variabilidad:** Indicador que determina el máximo de relaciones que serían posibles.
- **Relación:** Se toman en cuenta tanto las relaciones internas como las externas de los sistemas recabando en las diversas denominaciones que han tomado. Las relaciones entre los elementos de un sistema y su ambiente son de vital importancia para la comprensión del comportamiento de sistemas vivos. Las relaciones pueden ser recíprocas o unidireccionales. De acuerdo al ambiente del sistema, las relaciones pueden ser observadas como una red estructurada bajo el esquema *input/output*; algo que es de vital importancia para el desarrollo de un ecosistema y que aplica tanto en la ecología funcional como en un ecosistema criminal (Benson & Decker, 2010).
- **Viabilidad:** Indica la capacidad de supervivencia y adaptación de un sistema a un medio en cambio, el crimen transnacional es cambiante y adapta sus sistemas constantemente al entorno que lo rodea de manera que siga siendo igual de productivo a pesar de los cambios externos que se den en el ambiente (Benson & Decker, 2010).

Una vez establecido de donde surge el concepto de ecosistemas criminales, se puede evidenciar la pertinencia del análisis comparativo con los ecosistemas naturales. Los conceptos de la ecología funcional y la TGS ofrece un marco referencial que permite observar todas las interacciones que existen entre los diferentes grupos al margen de la ley que delinquen en el territorio colombiano

Se puede hallar una transversalidad entre los elementos de la ecología funcional con respecto a los ecosistemas naturales y la TGS en aspectos como la interacción , su estrecha relación y la dependencia entre los organismos que hacen parte de un ecosistema junto con sus cadenas operativas, la jerarquización de los elementos, los estímulos resultantes de la interacción entre organismos y el medio que los impacta son algunos de los aspectos a rescatar que son aplicables a los ecosistemas criminales, ya que estos se caracterizan, al igual que un ecosistema biológico, por la interacción de diferentes actores criminales en un mismo territorio con la población civil.

Esta convivencia está marcada por dos aspectos: el temor a las represalias de estos grupos puedan ejercer por no cumplir sus exigencias; y el beneficio mutuo, bien sea económico - como sucede con el narcotráfico , la minería ilegal- o por la protección de estos grupos para poder realizar sus labores diarias ante la ausencia de las instituciones del Estado (Calderón & Rodríguez Beltrán, 2018).

El entorno físico, que se refiere al territorio en el cual, los ecosistemas criminales se desarrollan y/o donde se generan actividades ilegales. Pero este territorio no es un espacio

cualquiera, pues tiene unas características especiales como el difícil acceso y la ausencia del Estado para ejercer el poder (Calderón & Rodríguez Beltrán, 2018).

Además, su importancia estratégica como zona de frontera o para el caso de análisis del Mar Caribe, un área de importancia estratégica para el tráfico marítimo internacional por su conexión con el canal de Panamá.

Otros aspecto con relación a los ecosistemas criminales es la distribución de poderes que existe tanto en un ecosistema natural como en el ecosistema criminal, es decir, la jerarquización dentro de las organizaciones criminales, entendiendo la importancia de cada individuo según su rol dentro del ecosistema los cuales, en algunos casos, tienen la capacidad de afectar a otro actor del ecosistema (Calderón & Rodríguez Beltrán, 2018).

También se encuentran diferentes posiciones, si se habla en términos de ecosistema criminal; existen las fuerzas legales y las ilegales consideradas factoras bióticas las cuales, junto al territorio, facilitan las actividades ilegales:

El ecosistema criminal sería el escenario en el que actores al margen de la ley, población civil y otros actores convergen en un mismo territorio y forman una serie de relaciones de interdependencia, que alteran el equilibrio existente e incluso generan jerarquías. (Calderón & Rodríguez Beltrán, 2018, p. 11)

Ahora para que este ecosistemas pueda existir debe cumplir con cuatro características esenciales: las redes de convergencia criminal; la existencia de regiones portales y espacios vacíos; los recursos naturales; capacidad de mutación; y el modus operandi cambiante y movilidad delincuencia (Calderón & Rodríguez Beltrán, 2018).

El Mar Caribe como ecosistema criminal

Las redes de convergencia criminal en el caribe colombiano

A través de los años los estados han venido librando nuevas batallas, que han dado cabida a nuevos actores al margen de la ley, con implicaciones muy diferentes a las que usualmente enfrentaban los estados. Estos nuevos actores han aprovechado muy bien el fenómeno de la globalización, y los nuevos avances tecnológicos, poniendo en jaque la seguridad de los estados.

Han traspasado fronteras generando inestabilidad a nivel internacional, y como lo afirma Williams (2013) en su obra *Lawlessness and Disorder: An Emerging Paradigm for the 21st Century* “la globalización se ha convertido en un facilitador importante para la organización transnacional organizada. El crimen, narcotraficantes, terroristas y similares” (p. 19).

O el estudio sobre la proliferación de grupos criminales de Bartolomé (2015) en el cual sugiere que:

Los recientes desarrollos del sistema internacional (incluyendo el crecimiento del comercio, el desarrollo del ciberespacio y el aumento poblacional, entre otros) facilitaron el crecimiento y fortalecimiento de actores no estatales que se dedican a actividades criminales, incluyen en sus metodologías el uso de la violencia y se insertan en cadenas de suministros transcontinentales, que conectan mercados ilícitos de los más variados bienes y servicios. (p. 176)

Estos nuevos actores que aparecen en el sistema internacional, por lo general, se configuran en redes fortalecidas por un gran músculo económico, y que se alían con otros grupos - de mayor o menor envergadura, según sea la estrategia - para lograr sus fines.

Esta unión entre diferentes tipos de redes criminales, con variadas metas, se les considera una convergencia criminal en el que las conexiones de las organizaciones criminales, y las redes terroristas, en algunos casos, forman asociaciones o simbiosis tales como las que se presentan entre algunos grupos terroristas como el ELN, el Clan del Golfo y los grupos de narcotraficantes (Bovenkerk, Chakra, & Abou, 2004).

Por otro lado, se forma el nexo “crimen- terror”, el cual se relaciona para establecer alianzas entre organizaciones criminales y terroristas los cuales pueden llegar a incluir la utilización de grupos delincuenciales pequeños como una fuente de financiación (Makarenko, 2004).

En los últimos 10 años, se ha dado a conocer la aparición de un ecosistema alternativo, el cual es altamente adaptable y parasitario, con un ambiente propicio para que interactúen actores ilegales de naturaleza disímil, lo cual se traduce en el insumo fundamental de la convergencia criminal, que se sustentan en el comercio de bienes ilegales y el uso de la violencia extrema, sin tener en cuenta el interés general (Matfess & Miklaucic, 2016).

Para Carlos Enrique Álvarez Calderón y Jaime Andrés Zambrano (2017) en su obra “Globalización Desviada: Plataforma de Convergencia Criminal”, la convergencia criminal se podría explicar cómo:

La tendencia que tienen las redes del crimen transnacional para encontrarse en puntos comunes o nodos; y es a través del entretejido de estos nodos que se facilita su accionar delictivo, infiltrando todas las esferas, desde lo económico, lo social y lo político, de tal manera que se potencian y se hace aún más compleja la intervención del Estado. (p. 288)

Estas redes criminales tienen diferentes formas, tamaños y son definidas por el tipo de delito transnacional al que se dedican y han pasado de ser formales a ser más informales. La nueva generación de actores ilegales tienen como característica principal el actuar en forma de organismos dispersos, en pequeños grupos, los cuales se comunican y coordinan entre sí para llevar acá cabo sus operaciones de manera interconectada, sin tener un comando centralizado específico (Arquilla & Ronfeldt, 2001).

Por otro lado, Burt (1995) establece que:

Las organizaciones formales están compuestas por pequeñas células y grupos de delincuentes dedicados al contrabando de drogas, el lavado de dinero, la trata de personas o el terrorismo los cuales, en algunos casos, tienen acceso a información y tecnología que les permite operar independientemente dentro de una organización más grande.

Sin embargo, Williams (1998) evidenció un cambio y planteó que “la clave para entender a estos grupos es verlos como redes con una serie de nodos conectados libremente los cuales están vinculados tanto fuera como dentro de las organizaciones”. Otros autores que analizan fenómenos transnacionales como la trata de personas, el contrabando, y tráfico internacional de vehículos robados también han podido evidenciar el mismo *modus operandi*.

Para el caso del tráfico internacional de drogas, se ha evidenciado, por estudios en la zona de operaciones que estos grupos están conformados por pequeñas redes de individuos que carecen de una estructura formal (Decker & Chapman, 2008).

Un ejemplo de lo anterior surge de un estudio realizado sobre el fenómeno del tráfico de drogas entre Colombia y Holanda identificando estructuras flexibles y horizontales basadas en

lazos étnicos o parentescos familiares, en lugar de las jerarquías rígidas de los antiguos carteles (Zaitch, 2002).

Aun así, esto solo aplica para algunos niveles de la cadena evidenciando la falta de una estructura formal definida, dinamizando las redes de los grupos criminales con la capacidad de cambiar rápidamente de tácticas y relativamente separadas unos de las otras en la cadena de contrabando.

Por otro lado, Benson & Decker (2010) afirman que “estas organizaciones no tienen tales posiciones graduadas como en una jerarquía vertical y se asemejan a una línea, conectando varias funciones en lugar de una fuente centralizada de control” (p. 132). Es decir, ya el poder de decisión pasa a través de varias unidades, en lugar de descender de una sola cadena de mando como ocurría anteriormente con los antiguos carteles de droga.

No obstante, hay que tener claro que estos grupos organizados aún tienen una estructura operativa, y sus responsabilidades se asignan dependiendo de su posición dentro de dichas estructuras.

De lo anterior, se desprende que: las organizaciones del tráfico de estupefacientes dejaron de ser organizaciones estáticas para convertirse en grupos dinámicos; mutaron sus estructuras verticales con un mando centralizado para convertirse en estructuras horizontales con un mando descentralizado; pasaron de grandes organizaciones piramidales a fraccionarse en grupos pequeños dentro de una red delictiva; y se dispersan, manteniendo los canales de comunicación con los otros grupos.

Tomando la definición del lenguaje de redes hecha por Calderón & Rodríguez Beltrán (2018) según el cual “cada actor criminal aparece en un mapa asociativo disperso, en el que las asociaciones entre nodos se pueden describir como enlaces”(p. 12).

Entonces, con base en el análisis sobre la TGS, se determinaron las siguientes propiedades de un actor relacionado con un ecosistema criminal:

- Una red de nodos (o centros de actividad) dispersos e interconectados
- Nodos grandes o pequeños, estrecha o ligeramente acoplados, e inclusivos o exclusivos en membresía
- Podrían llegar a ser segmentarios o especializados, es decir, podrían participar en actividades similares o emprender una división del trabajo basada en la especialización
- Los límites de la red se podrían definir o difuminar en relación con el entorno exterior
- No habría un solo líder o comandante (la red como un todo no tendría jerarquía, lo cual posibilita la existencia de múltiples líderes)
- La toma de decisiones y las operaciones estarían descentralizadas y dependerían de la creación concertada de consensos para la iniciativa y la autonomía.

De igual forma debe considerarse que, si bien estas redes no poseen un líder definido, si hay individuos con un nivel de responsabilidad más alto que otros, más aun, cuando las organizaciones criminales priman la minimización de riesgos sobre la eficiencia; para esto debe haber niveles de responsabilidad, de mayor o menor grado, que garanticen la seguridad sus redes delictivas.

Por esta razón, se podrían presentar varios tipos de redes, aunque basándose siempre en unas básicas que son las redes tipo cadena, las redes tipo estrella y las redes tipo malla. Estas son utilizadas por las organizaciones de crimen transnacional y dentro de los ecosistemas criminales, pero al mismo tiempo, dejando la posibilidad de que existan las llamadas redes híbridas que combinan varios tipos de redes dependiendo de las circunstancias y el objetivo. Para el caso de análisis, se considerarán las de tipo cadena, que resulta ser las más recurrente en actividades de contrabando (Calderón & Rodríguez Beltrán, 2018).

Así mismo no hay que dejar de lado un aspecto de vital importancia en las redes de convergencia criminal, y es, la existencia de nodos los cuales sirven como conexión para una infinidad de enlaces. En palabras de Álvarez Calderón & Zambrano (2017):

Estos nodos vendrían a funcionar como *hubs* de la globalización desviada. Los actores criminales llegarían a basar gran parte de sus negocios en estas áreas geográficas: organizan sus envíos desde allí, obtienen documentación que de otro modo sería difícil de conseguir o lavan el dinero producto de las actividades ilegales. (p. 14)

Estos *hubs* son considerados zonas sin ley en las cuales se producen actividades ilegales de todo tipo bien sea porque ofrecen apoyo logístico, lavado de activos o sirven como rutas de ingreso y salidas a los ecosistemas criminal dándoles facilidades a sus operaciones ilícitas.

Para que surja una red de convergencia criminal deben existir grupos delincuenciales organizados bien sea dedicados al crimen transnacional organizado o solo al interior de un país. Debe funcionar como una red y poseer nodos que permitan la intercomunicación entre sus células a la hora de realizar las diferentes actividades delictivas.

Sin embargo, la convergencia también tiene varias modalidades alternativas, las cuales no tienen una forma definida, ya que no tiene un mismo patrón, sino que se logran bajo unas dinámicas claramente diferenciadas como la confluencia, la hibridación, y la cooperación (Ibáñez, 2013).

Estas dinámicas están definidas de la siguiente manera:

- **Confluencia:** Es la forma más básica de convergencia que se presenta cuando grupos terroristas se mezclan dentro de actividades de grupos criminales organizados, mediante acciones para satisfacer sus necesidades logísticas (ej. Redes de tráfico de inmigrantes y Grupos Armados Organizados GAO) (Ibáñez, 2013).
- **Hibridación:** Se da como la transformación del terrorismo al crimen organizado generando réditos y motivaciones económicas cada vez mayores (ej. La transformación de las AUC a BACRIM) (Ibáñez, 2013).
- **Cooperación:** Cuando grupos criminales toman la decisión de apoyar a grupos terroristas que en la práctica crean asociaciones de mayor alcance o duración; un caso se puede dar con las organizaciones dedicadas al lavado de activos de los grupos armados ilegales (Ibáñez, 2013).

Respecto al tema del Caribe colombiano, según la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (2008) “El Caribe tiene lazos históricos, comerciales y legales con algunos de los países consumidores más importantes, incluyendo una masiva industria de turismo. Estos lazos incluyen vuelos comerciales diarios y circulación de contenedores” (p. 12). Estos lazos no solo han sido explotados por las entidades estatales sino también por las diferentes

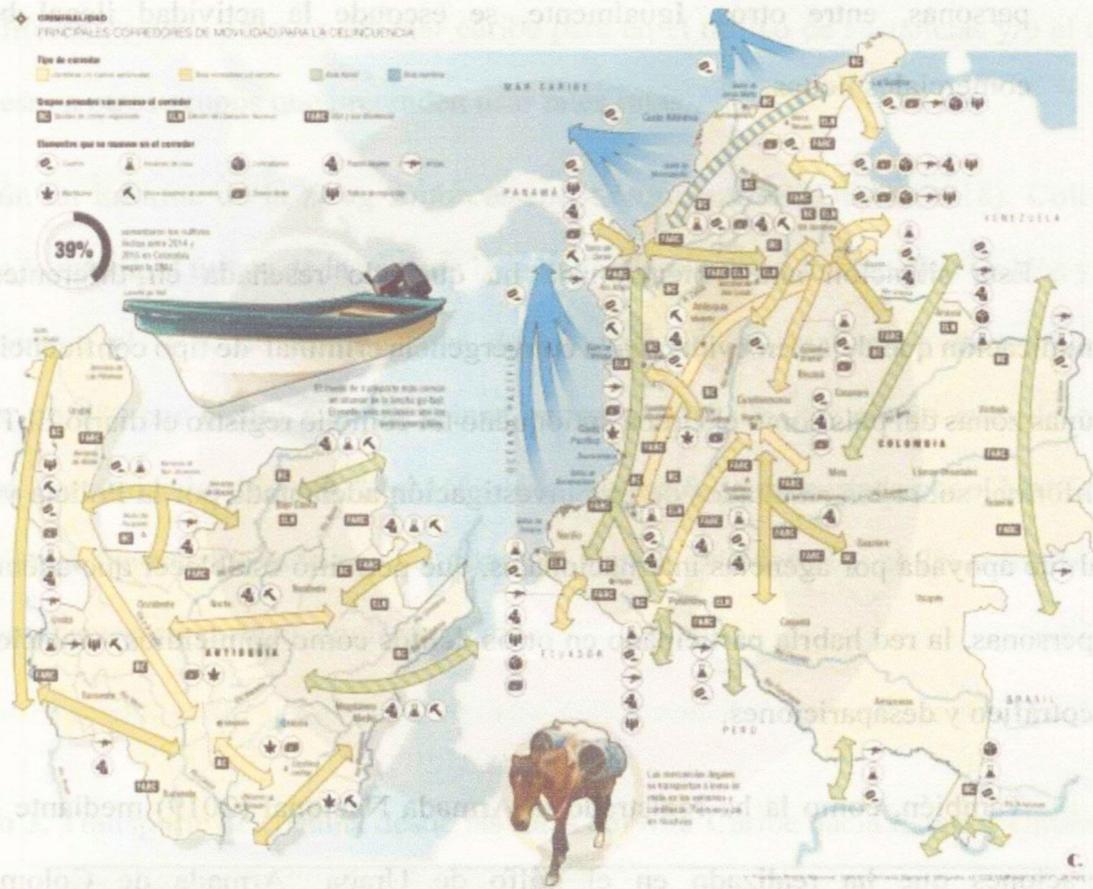
organizaciones dedicadas al crimen organizado que han utilizado el Mar Caribe como una de sus principales rutas para cometer sus ilícitos.

Dentro de los delitos de crimen transnacional que se cometen en el Caribe colombiano, encontramos las redes de tráfico de inmigrantes ilegales que operan hacia los Estados Unidos, el tráfico de armas, contrabando ilegal. Es así que, como lo indica un informe conjunto entre la UNDOC y Migración Colombia (2012):

En los últimos años el territorio colombiano se ha visto afectado por múltiples fenómenos delincuenciales de carácter transnacional como el narcotráfico, el tráfico de armas, la trata de personas y el tráfico ilícito de migrantes, los cuales son detectados permanentemente por las autoridades colombianas en desarrollo de las actividades de control en escenarios fronterizos terrestres, puertos marítimos y fluviales y aeropuertos internacionales, entre otros lugares. (p. 14)

La posición geográfica de Colombia, junto a las grandes extensiones fronterizas que permiten gran variedad de corredores estratégicos ilegales, las debilidades del sistema de control de las fronteras por parte de las autoridades, y un alto índice de delincuencia organizada, han fortalecido las redes de crimen transnacional, que operan en una segunda ruta para delinquir en las vías de comunicación marítimas ubicadas en el Caribe colombiano, especialmente, las que le ofrecen cercanía a las fronteras como el Golfo de Urabá, cercana a Panamá; y algunos afluentes secundarios que hacen parte de la cuenca del río Atrato como se vislumbra en el siguiente gráfico:

Gráfico 2. Corredores estratégicos de comercio y transporte ilegal



Fuente: Periódico El Colombiano (2017)

Las zonas señaladas en el gráfico indican la presencia de grupo armados ilegales y los corredores estratégicos de grupos como el clan del golfo que, si bien es cierto no se dedican a este delito directamente, si se benefician económicamente de él, al garantizar la seguridad en la zona y prestar sus rutas para transporte hacia la frontera con Panamá formalizando relaciones de convergencia criminal con grupos de delincuencia común dedicados al tráfico de inmigrantes, en el que como lo expresa Castañeda (2020):

Los grupos delictivos han formalizado relaciones cooperativas nacionales e internacionales. Además, las dinámicas ilícitas se emplean de manera paralela al tráfico

de migrantes, tales como el narcotráfico, contrabando, tráfico de armas y trata de personas, entre otros. Igualmente, se esconde la actividad ilegal bajo prácticas comerciales lícitas.

Esta situación antes mencionada ha quedado reseñada en diferentes medios de comunicación que dejan en evidencia la convergencia criminal de tipo confluencia existente en algunas zonas del país como el Urabá antioqueño tal como lo registro el diario El Tiempo (2018) al informar sobre los resultados de una investigación adelantada por la Policía y la Fiscalía la cual fue apoyada por agencias internacionales, que permitió establecer que además del tráfico de personas, la red habría participado en otros delitos como homicidios, violaciones, torturas, narcotráfico y desapariciones.

También, como la ha registrado la Armada Nacional (2019) mediante las diferentes operaciones que ha realizado en el golfo de Urabá “Armada de Colombia continúa salvaguardando la vida de migrantes en el Golfo de Urabá”. En síntesis, la convergencia criminal es evidente entre diferentes organizaciones al margen de la ley.

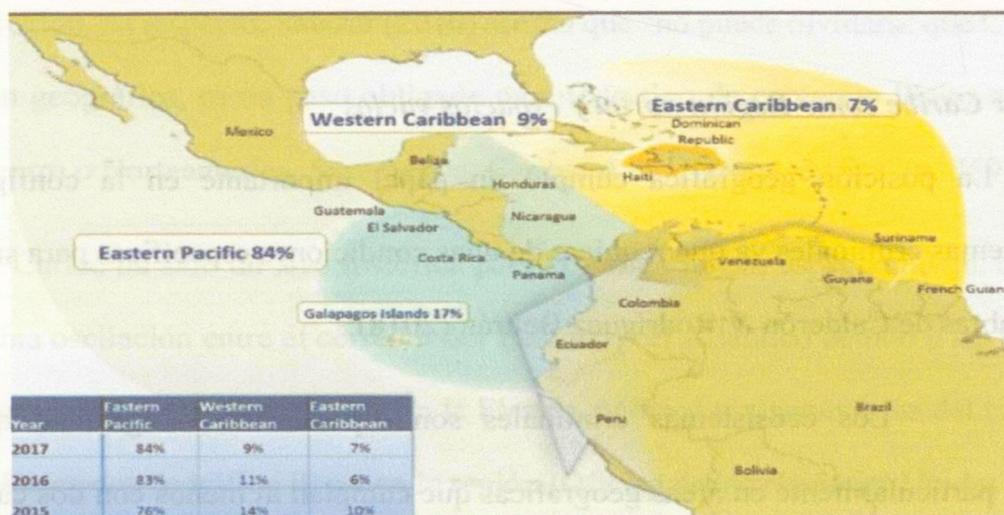
Por otro lado, en el tema del narcotráfico, la convergencia criminal que existe en el Mar Caribe entre grupos al margen de la ley como el clan del golfo, ELN, o las disidencias de las FARC y grupos de delincuencia organizada de menor peso, hay que recordar que el principal método de financiamiento de estos grupos para mantener el pie de lucha contra las instituciones estatales es el narcotráfico.

Según Saiz (2018) “La droga ha sido el combustible de nuestra guerra interna porque les da fuerza económica a los grupos armados, y eso luego se traduce en compra de armas y

ampliación de sus ejércitos”. Por esta razón, las organizaciones criminales, así como los GAO han usado diferentes rutas a través del mar caribe para en el tráfico de sustancias y/o el cobro de un impuesto a otros grupos que pretenden usar tales rutas.

Según un informe de la *Drug Enforcement Administration* (DEA) (2018), Colombia sigue siendo la principal fuente de la cocaína incautada y probada en los Estados Unidos ya que aproximadamente el 93% de las muestras de cocaína que se analizaron eran de origen colombiano, un 4% por ciento eran de origen peruano, y el 3% por ciento eran de origen desconocido. Por otro lado, de ese 93% el 16% de la cocaína fue transportada por el Mar Caribe, el 9% por ciento fue transportado por las rutas del Caribe Occidental y el 7% a través de la Caribe Oriental como se ve en el siguiente gráfico:

Gráfico 3. Transporte de cocaína desde las rutas del Mar Caribe hacia Estados Unidos



Fuente: *Drug Enforcement Administration* (2018)

De igual forma, esta no es la única ruta utilizada para el tráfico de estupefaciente; si bien es cierto, se ha disminuido el movimiento en esta ruta por el incremento de los controles de seguridad, según la UNDOC (2008) las organizaciones dedicadas al tráfico de estupefacientes

colombianas, junto con los dominicanas, han preferido movilizarse en el Mar Caribe para sus actividades delictivas no solo hacia los Estados Unidos, sino también hacia Europa en donde controlan la oferta de ese mercado.

Se estima que, desde 2007, el 35% de la cocaína producida y enviada desde las costas de Colombia, Venezuela, Brasil y las Guayanas fue traficada a través del corredor Europa-África; pero, a pesar de que hay una distribución entre otros países, Colombia sigue siendo el principal punto de origen.

Asimismo, el tráfico de drogas tiene impacto en otras formas de crimen, particularmente el crimen violento. En casos particulares, puede incluso fortalecer la insurgencia; Colombia es el mejor ejemplo en este sentido. En los países de América, hay una clara relación entre el tráfico de drogas y los crímenes violentos (Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito, 2008, p. 3).

El Mar Caribe como Región portal y espacios vacíos

La posición geográfica cumple un papel importante en la configuración de los ecosistemas criminales ya que requiere de unas condiciones específicas para su existencia que, en palabras de Calderón & Rodríguez Beltrán (2018):

Los ecosistemas criminales son espacios de inseguridad que se plantean particularmente en áreas geográficas que cumplan al menos con dos características. La primera está relacionada con la ubicación geoestratégica y la segunda con una falta de imperio de la ley efectivo en determinados territorios. (p. 14)

La posición geográfica de Colombia, cuya salida a dos océanos, supone una ruta vital por la conexión que supone esta área con un corredor estratégico como es el canal de Panamá. Por ello, es de suma importancia el estudio de esta área ante la proliferación de ecosistemas criminales asentados allí.

En un estudio sobre poder marítimo y naval, Luis Hernando Osorio Dussan (2017) determina que “Colombia con una excelente posición geoestratégica en la zona tórrida, bañada por dos océanos, le permite interconectar comercialmente a países de diferentes continentes, la variedad de climas permite la presencia de ecosistemas y genera un potencial desarrollo agroindustrial y extractivo”(p. 82). Esta ventaja geográfica también es aprovechada por los grupos de crimen organizado transnacional los cuales ven en el Mar Caribe y en el Océano Pacífico una zona idónea para llevar a cabo sus actividades delictivas.

Así, el territorio nacional se convierte en el principal punto de referencia de movilización criminal en la región. Al respecto, Salazar (2010) afirma que “no puede olvidarse que Colombia, por su posición geográfica, es un paso obligado para todo tipo de comercio ilícito que busca llegar hacia Centro o Norteamérica, Suramérica, Caribe, Asia, Europa, África”(p. 369).

El Mar Caribe ha sido un área histórica para el tráfico ilegal, especialmente, de droga, manteniendo una oscilación entre el corredor del Pacífico y el Atlántico debido a los controles de movilidad que ejercen Estados Unidos en la Florida, México y algunas islas del caribe que hacen parte del corredor de tráfico ilegal en la región (Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito, 2008).

En este sentido, se plantea que Colombia, por estar situada en el cruce entre Estados Unidos y Suramérica, se ha convertido en un conducto vital del comercio mundial, lícito e

ilícito, desde hace décadas, lo cual la constituye en un Estado o región portal (Calderón & Rodríguez Beltrán, 2018).

El término “región portal” hace referencia a las zonas que desempeñan un papel geoestratégico sumamente importante, uniendo diferentes partes del mundo, facilitando el intercambio de personas, bienes e ideas, y jugando roles económicos y sociales positivos. Esto funciona tanto para el intercambio social, económico y comercial dentro del marco de la legalidad, como para el emprendimiento de actividades ilícitas en los mismos aspectos (Calderón & Rodríguez Beltrán, 2018).

Dichas zonas son distintas política y culturalmente disimiles en idiomas, religiones y presentan altos grados de educación con accesos favorables a áreas externas por mar o por tierra (Cohen, 2009). Situación aplicable al Mar Caribe, con muchos países con litoral en el área, cada uno con sus particularidades en materia económica y social.

Mencionar que, en cuanto a la fracción del Mar Caribe que posee Colombia esta tiene una extensión de 1.932 kilómetros; adicionalmente cuenta con la soberanía insular del archipiélago de San Andrés, Providencia, y los cayos de Roncador, Serrana, Quitasueño, Serranilla, Bajo Nuevo, Cayos del Sureste, y del Albuquerque en el Mar Caribe” que corresponde al 28.46% del territorio nacional.

Ofrece una conexión fronteriza con 8 países entres los cuales se encuentran Panamá, Costa Rica Nicaragua, Honduras Jamaica, Haití, República Dominicana y Venezuela, todos ellos con salida al Mar Caribe (Osorio Dussán, 2017).

Dicha conexión, nos permite un intercambio cultural, social, económico y, también, delictivo a causa de las organizaciones de crimen trasnacional que operan en el área marítima y

en otros países alrededor del mundo, cuyas actividades se camuflan en el regular intercambio humano y comercial de la zona.

En algunos casos estas zonas podrían llegar a establecerse como *hubs*, los cuales son zonas donde los actores criminales basan gran parte de sus negocios, organizan envíos, lavan el dinero u obtienen cualquier otro tipo de información de importancia para sus actividades delictivas (Calderón & Rodríguez Beltrán, 2018).

En ese orden de ideas el Mar Caribe colombiano se considera un *hub*, ya que es una zona donde las organizaciones dedicadas al narcotráfico utilizan como ruta para la movilización de la mercancía; y en ella se encuentran islas como el archipiélago de San Andrés y otras del caribe con las cuales comparten fronteras con otros *hubs*.

El segundo aspecto a tener en cuenta para la existencia de un ecosistema criminal es las diferencias en la legislación y la capacidad de ejercer autoridad en determinadas zonas, que muchas veces se traduce en ausencia de control efectivo.

Lo anterior da pie para que los diferentes grupos al margen de la ley puedan realizar sus actividades delictivas; estas zonas, por lo general, poseen un valor agregado a la actividad delictiva, bien sea por su posición geográfica o los vacíos legales que presentan. Para el caso del tráfico de drogas, son lugares donde pueden encontrar un ambiente favorable motivado por la débil gobernabilidad a causa de la presencia de grupos insurgentes o criminales que han asumido el control de parte del territorio y específicamente de los llamados “espacios vacíos” que, según la definición de Calderón (2017):

Son aquellos dominios físicos (terrestres, aéreos y marítimos) y virtuales (cibernéticos) que no están vinculados total o efectivamente a la soberanía de un Estado,

en los cuales se dificultaría el desarrollo de las actividades humanas y productivas, bien sea por su distancia y/o incomunicación con el núcleo vital y geo-histórico del país. (p. 310)

El concepto inicialmente es planteado es analizado por Cohen (2009) quien manifestaba que los espacios vacíos son áreas desprovistas de población civil, con muy pocas expectativas de lograr grandes asentamientos poblacionales; y, dependiendo de su ubicación, y extensión, proporcionan profundidad defensiva, espacios para realizar pruebas de armas, y como fuente de recursos energéticos.

El término es discutido acerca de si es considerado un concepto o una teoría de análisis como tal. No obstante, el tema de los “espacios vacíos” toma bastante relevancia no solo en temas de seguridad, sino en temas económicos, políticos y sociales a nivel nacional, regional y mundial.

Al hablar de espacios vacíos este, no solo se refiere a una zona geográficamente alejada o de difícil acceso, su definición es más amplia y tiene que ver con aspectos demográficos, las capacidades de un estado de ejercer el control efectivo en estas zonas, cuya baja densidad poblacional distribuido en un territorio amplio, escaso acceso a servicios, y ausencia de autoridad legal, convierten estos espacios en escenarios para la proliferación de diferentes ecosistemas criminales dedicados al narcotráfico, tráfico de inmigrantes, minería ilegal, prostitución, delincuencia común organizada, entre otros.

En un mundo cada vez más globalizado, y con un alto crecimiento demográfico los espacios vacíos tenderían a ser reducidos; Sin embargo, esto depende de cómo se estudie este

fenómeno, con ello se vislumbrará la existencia “espacios vacíos” a nivel nacional, regional y mundial.

Al respecto, Ágreda (2010) examinando los intereses geoestratégicos hacia estas zonas afirma que “Los espacios vacíos tienen su propia geopolítica, su esencia característica y sus problemas particulares”(p. 21). Cada espacio vacío es diferente, pero cada uno como zona sin control, guardan determinadas características similares.

A nivel mundial, se asume que los únicos espacios vacíos que quedan son el Ártico, altamente pretendido por potencias como Rusia; Suramérica sería la cuenca de la Amazonia; Y, en África el desierto del Sahara; Incluso, las áreas marítimas pueden ser consideradas como un espacio vacío si cumplen con el mínimo de características (Ágreda, 2010).

Las definiciones examinadas, junto con los casos ejemplos a nivel internacional, sustentan la importancia que el concepto tiene para el estudio del panorama nacional. Este no se limita a determinar cuáles son esos espacios vacíos y sus características; además, pretende analizar por qué falla las acciones del Estado para ejercer el poder en esas zonas, lo más importante, enmarca el área marítima dentro de estos espacios.

En el siguiente gráfico se ilustrará cuáles son los “espacios vacíos” que se identificaron en el territorio colombiano, y su envergadura respecto a las zonas de poder efectivo del que tiene el Estado:

Gráfico 4. Mapa de espacios vacíos en Colombia



Fuente: Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto” (2017)

Para establecer si el Mar Caribe podría ser considerado un espacio vacío dentro de la soberanía colombiana, se debe identificar si las características de los espacios vacíos son adaptables al caso en cuestión.

El primer atributo es la debilidad de “penetración” de las instituciones estatales en la sociedad de dicha área geográfica, es decir, la incapacidad de las instituciones del Estado para ejercer control o ausencia de las autoridades en el terreno, restringiéndose solo a los centros de poder.

En el caso colombiano, esa falta de “penetración” ha sido observada por autores como Escobar (2000) quien identifica una serie de fallas estructurales del Estado colombiano que se

resumen de la siguiente manera: ilegitimidad del Estado; falta de gobernabilidad; falta de liderazgo político; incapacidad del Estado para asumir el monopolio legítimo de las armas; debilidad estatal para mediar y dirimir los conflictos sociales, corrupción, clientelismo y burocracia; debilidad del aparato de justicia, impunidad; control ineficaz sobre instituciones y servidores públicos; incapacidad estatal para hacer presencia en la totalidad del territorio nacional; inflexibilidad del poder político tradicional; complejidad geográfica del territorio; fronteras porosas; múltiples puntos fronterizos; prevalencia de intereses particulares sobre los intereses nacionales; fragmentación de la sociedad; cultura de la economía ilegal; y carencia de políticas de combate al crimen organizado.

Las características mencionadas, en conjunto, dificultan la “penetración” del Estado colombiano en todas las zonas del país y, potencializan las capacidades de organizaciones al margen de la ley como los factores de inestabilidad en el territorio nacional.

Esta falta de penetración traería consigo un aspecto muy importante, y es que, al no haber una presencia efectiva del Estado, esto daría libertad al ingreso de grupos organizados delincuenciales o terroristas para ejercer el poder ejerciendo, en muchos casos, las funciones que, en teoría, debería asumir el Estado, esencialmente, como proveedor de servicios básicos (alimentación, salud, vivienda, empleo) así como la protección del territorio.

La falta de “penetración” de las instituciones de poder genera desapego de la población hacia la autoridad estatal y, por ende, tendería a actuar sin temor ante posibles sanciones por faltas a la ley. Un claro ejemplo es la minería ilegal, la tala indiscriminada de bosques o la invasión constantes de playas turísticas, actividades en las que participa activamente la población de dichas zonas.

En palabras de Calderón (2017), en los espacios vacíos:

el Estado no es usualmente la principal fuente de autoridad, razón por la cual otras instituciones sociales (por ejemplo, tribus y clanes indígenas), o grupos al margen de la ley, sean percibidas como legítimas, obteniendo el cumplimiento de sus leyes. (p. 311)

Según esto, este factor está condicionado por las relaciones entre la población y la figura de autoridad legitimada por esta, sea el Estado o los grupos delincuenciales que están presentes en la zona.

Algunos espacios vacíos se gobiernan de diferente manera argumentando que, los “espacios no gobernados” existen cuando los controles que deberían ejercer las autoridades o entidades legalmente constituidas son “cedidos”, por acción u omisión, de forma total o parcial por el gobierno central a otros actores ajenos a la institucionalidad.

Por ende, las características que existe entre los “espacios no gobernados” y “alternativamente gobernados” crece la importancia de las relaciones entre la población civil y el actor que lo gobierna bien sea estatal o no estatal, ya que según Clunan & Trinkunas (2010) en una apreciación sobre el ejercicio del poder del Estado:

si las formas alternativas de gobernanza son capaces de proporcionar bienes estatales como la seguridad y el bienestar a la población que está dentro de su dominio, con mayor eficacia que los gobiernos, entonces es natural suponer que dicha población les será leales. (p. 27)

Teniendo en cuenta lo anterior, se deduce que, si el Estado no ocupa los espacios vacíos existentes en su territorio de manera efectiva, los actores no estatales u organizaciones de crimen organizado entraran a ejercer el control territorial, desplazando el papel del Estado.

Por otro lado, si las actividades que realizan los grupos armados organizados o delincuenciales benefician de algún modo a la población civil, con seguridad, la lealtad de la población civil estará siempre con quien asegure el bienestar e integridad física y social.

Aun con todo esto, la obediencia de la población no está garantizada ni para el Estado, ni para actores no estatales presentes en la zona. Al respecto, Calderón (2017) afirma que “la existencia de espacios vacíos no significa necesariamente que los actores no estatales explotarán el área en cuestión o que las poblaciones darán su lealtad a entidades gubernamentales alternativas”(p. 313).

Ahora bien, el mismo Calderón (2017) quien cita a Rabasa (2007), hace un examen de las particularidades de los espacios vacíos:

Se identifican cuatro características de espacios vacíos que los hacen especialmente propicios para la explotación por grupos armados y criminales; estas cuatro características son: Primero, adecuación de la infraestructura y el acceso operacional; Segundo, fuentes de ingresos; Tercero, características demográficas y sociales favorables; y Cuarto, invisibilidad. (p. 313)

Analizando la adecuación de la infraestructura y el acceso operacional, este se referiría a la capacidad del grupo al margen de la ley para desempeñar sus funciones básicas tales como el acceso a sistemas de comunicaciones, un sistemas para mover dinero el cual puede ser oficial

o no oficial, y un sistema de transportes que le garantice la conectividad segura (Kingsley, 2014).

Respecto a la situación en el Mar Caribe colombiano, se observa que es una zona con fácil acceso a un sin número de centros urbanos con sistemas de transporte que varían desde rutas aéreas, hasta marítimas, e incluso terrestres, y un sin número de corredores por las cuales pueden mover el dinero que generan sus ilícitos. Inclusive, tienen acceso a paraísos fiscales donde pueden blanquear el capital; y si se habla de la red de comunicaciones, también hay una gran variedad de sistemas que usan estos grupos al margen de la ley que van desde la red celular común, hasta sofisticados sistemas de comunicación satelital, sin mencionar que, por lo general estas organizaciones no necesitan estar *in situ*, pues coordinan las operaciones desde las ciudades, donde tendrían acceso a más recursos tecnológicos.

Referente a las fuentes de ingreso, Calderón (2017) nos dice que “las fuentes locales de ingresos permiten al grupo al margen de la ley financiar sus operaciones sin tener que depender de donaciones externas”(p. 314).

Si se examinan las zonas con salida al Mar Caribe, como El Urabá antioqueño, considerado una plataforma de exportación de la cocaína y con presencia del clan del golfo y otros grupos al margen de ley; La convergencia criminal existente entre grupos de delincuencia y grupos armados organizados, como el clan del golfo, genera una dinámica empresarial, en donde los primeros pagan a los segundos por el uso de las rutas y la seguridad en las zonas de lanzamiento del producto.

Otro aspecto a tener en cuenta son las características demográficas y sociales favorables las cuales tienen unos elementos básicos: la presencia de grupos violentos o comunidades

vulnerables a la cooptación o intimidación, normas sociales de apoyo entre la población, un estado preexistente de violencia comunal, programas informales de asistencia social abiertos a la explotación, y los sindicatos criminales disponibles para alquiler (Kingsley, 2014).

En el Mar Caribe y sus zonas aledañas, se conjugan todos estos factores debido al poco desarrollo que ha tenido, respecto al interior del país. Es una zona con baja densidad poblacional, la cual, en su mayoría, vive en condiciones de vulnerabilidad por la falta oportunidades laborales y educativas que le garanticen un nivel de vida aceptable. Tal como lo afirma Calderón (2017):

Así, en términos generales, se puede señalar que Colombia presenta, desde el punto de vista de la distribución espacial de la población, dos zonas diferentes. Una de desarrollo más integrado, como lo es la de presencia y concentración demográfica en el Triángulo de Oro de Colombia, que engloban las ciudades de Bogotá, Medellín y Cali, los cuales ejercen una influencia nacional y multiregional. Y, por otro lado, una zona de vacío demográfico, que se caracteriza por las bajas densidades de población, predominio de las estructuras ilegales orientadas hacia la utilización ilícita de los recursos naturales y otras actividades criminales, bajos niveles de infraestructura y una débil penetración del Estado. (p. 368)

Por otro lado, en Colombia ha existido una cultura del “dinero fácil” que ha permeado todos los niveles de la sociedad. En palabras de Pecaut (2001) “La economía de la droga también ha trastornado por completo los valores y las estructuras sociales” (p. 140), y se ha enquistado en gran parte de la sociedad por la constante presencia de grupos armados organizados que fomentan la ilegalidad el diario vivir.

La invisibilidad que se refiere a la capacidad que tiene un grupo armado no estatal para operar en un territorio determinado, sin llamar la atención de autoridades locales o internacionales (Álvarez Calderón, Ocupación de espacios vacíos: una Condición sine qua non de la seguridad multidimensional en Colombia, 2017, pág. 315).

Esta se logra mezclándose con la población civil lo cual, para las organizaciones al margen de la ley, no resulta complicado y les asegura el ocultarse de la vigilancia de las autoridades. Hoy en día las organizaciones, como las BACRIM, dedicadas al narcotráfico operan de manera informal usando centros urbanos mediante la utilización de fachadas y actividades de lavado de activos, e interrelacionándose con la población civil y, en muchos casos, con las mismas fuerzas del orden volviéndose inmunes ante la aplicación de la ley (Barrera Herrera et al. , 2017, p. 603).

Con relación al Mar Caribe, se puede aseverar que es una zona de difícil control por su extensión, como por sus condiciones climáticas, sumado a las limitaciones por de las fuerzas del orden, en este caso la Armada Nacional, quien es la encargada de mantener la seguridad en esta área mediante la realización de diferentes operaciones navales de interdicción.

A pesar de la labor realizada en este apartado, el control del mar no es absoluto, ni general debido a su gran tamaño, y por la extensión de las costas. Razón por lo cual, el control debe ser limitado en zonas y tiempo, enfocándose en aquellas que requieran presenten algún riesgo explícito. Como lo plantea Hill (1990) “Es más razonable esforzarse por un objetivo más limitado como es el control del mar, definido como la permanencia en áreas limitadas durante tiempos limitados”(p. 87).

Asimismo, en su concepto de negación del mar, el mismo Hill (1990) afirma que “el concepto de utilizar la negación del mar como medio para librarlo de enemigos y poder así usarlo sin restricciones, no ha servido mucho frente a oponentes decididos e ingeniosos” que poniéndolo en el contexto colombiano, es aplicable para los grupos dedicados al narcotráfico, quienes buscan burlar la vigilancia de las autoridades.

Lo anterior, aunque no beneficie a las unidades de la Armada Nacional, si es aprovechado por los grupos al margen de la ley para hacerse invisibles, aprovechando estas limitaciones operativas; y, usar el mar a su disposición con una estrategia detallada, y el uso de la tecnología adecuada en sus redes de tráfico de estupefacientes.

Respecto a lo anterior, se estima que: (Barrera Herrera et al. , 2017, p. 619)

A pesar de los avances que se han presentado en los últimos años en materia de seguridad marítima, aún hay falencias en el control de la amenaza que diariamente aprovecha la complejidad de las fronteras oceánicas en beneficio de su empresa criminal. Delitos como la piratería, contrabando, tráfico de armas, migración ilegal, narcotráfico y terrorismo, son parte del diario acontecer criminal en las costas y mares colombianos. (Barrera Herrera et al. , 2017, p. 619)

En conclusión, la poca “penetración” del Estado en las sociedades aledañas al Mar Caribe responde a la ausencia de las instituciones estatales, aunado al deficiente desarrollo del potencial marítimo y oceánico en Colombia. En palabras de Calderón (2017) “Colombia es un país que, en su historia, le ha dado la espalda al mar, tanto en el Caribe, como en el Pacífico”(p. 343).

El Mar Caribe como recurso natural que permite la mutación de los delitos transnacionales

Los recursos naturales son aquellos que se encuentran en el entorno, y existen sin intervención del ser humano. En la naturaleza existen gran variedad de recursos y, según sus características, se clasifican en: renovables, no renovables, bióticos, abióticos, potenciales, actuales, reservas y stock (Robles, 2020). Por ejemplo, el agua se clasifica como un recurso abiótico, que puede ser renovable, de acuerdo al uso que se le dé.

Para el caso del Mar Caribe, este es un recurso hídrico marino considerado uno de los más importantes de la región por la gran variedad de especies marinas que lo habitan y los recursos naturales con potencial de explotación.

Dentro de la teoría de ecosistemas criminales otra de las características estos ecosistemas es la presencia de recursos naturales en su área de operación, cuya explotación se convierten, en otro de los activos de su empresa criminal. Según lo afirman Calderón & Rodríguez Beltrán (2018) “los ecosistemas criminales son usualmente territorios con abundantes recursos naturales y ciertas características físicas particulares aprovechadas por actores al margen de la ley con el objetivo de generar actividades ilícitas”.

A pesar de ello, estos recursos naturales también pueden ser aprovechados por la población civil, como es el caso del Mar Caribe del cual, depende el sustento de las familias dedicadas a la pesca.

La pobreza es una de las características de los ecosistemas criminales y, en este caso, es uno de los aspectos que marcan a las comunidades del caribe colombiano que, según un estudio realizado por Ministerio de Comercio, Industria y Turismo (2011):

Una de las características del Caribe colombiano es la alta incidencia de la pobreza. Esta situación es cierta si se mira desde la perspectiva de carencia de ingresos (pobreza y pobreza extrema), como de condiciones de vida, (necesidades básicas insatisfechas -NBI-). (p. 5)

De acuerdo a lo anterior, la pobreza es uno de los aspectos que aprovechan las diferentes organizaciones delictivas para reclutar personal para sus organizaciones y la conformación de sus redes criminales. Es especial la presencia de estos grupos en regiones que se caracterizan por la pobreza, el desempleo y la deficiencia en la prestación de servicios básicos, suponiendo la ilegalidad, la manera de superar estas problemáticas (Radden, 2013).

En palabras de los autores “Se cree que los actores al margen de la ley proporcionan a sus miembros recursos (dinero, empleo, protección y control social) que las instituciones legales no pueden” (Calderón & Rodríguez Beltrán, 2018). Aquí es donde cobra importancia el Mar Caribe como recurso hídrico marino de utilidad para la navegación y el transporte de sustancias ilícitas.

Otro aspecto que hay que tener en cuenta es la infiltración de la criminalidad en la explotación legal de los recursos hídricos. La pesca, por ejemplo, es usada como fachada para la para camuflar las operación de narcotráfico tal como la afirma la UNODC (2008) “Los envíos marítimos tienden a involucrar grandes barcos comerciales de pesca o “buques nodriza” para el transporte de mercancías, con frecuencia especialmente modificados para guardar la cocaína”(p. 13). O el uso que los grupos de crimen criminales, activos en la zona, dan a los barcos pesqueros y/o lanchas rápidas que pasan de isla en isla, lo cual facilita el transporte de la droga (Gagne, 2015).

Hay que recordar que Colombia cuenta con el archipiélago de San Andrés el cual es considerado un *hub* de la “globalización desviada”, donde el contrabando ha funcionado durante siglos y ha servido como punto de referencia para abastecimiento, lavado de activos y otras actividades ilegales del crimen organizado trasnacional.

Estos grupos han afianzado los vínculos con Grupos Armados Organizados como el clan del golfo los cuales, han contratado gente de la región para que manejen sus operaciones que, ante la falta de oportunidades, aceptan ser empleados por estos grupos convirtiéndose en otro eslabón más de la cadena delictiva (Yagoub, 2016).

Por otro lado, hay que tener en cuenta que las organizaciones criminales que delinquen en el Mar Caribe tienen la capacidad de reconfigurar ciertos aspectos sus operaciones. Esto con el fin de optimizar la movilización y disminuir los costos. Se ha evidenciado como los grupos dedicados al tráfico de inmigrantes utilizan a estas personas para transportar droga por los corredores fronterizos con destino a Estados Unidos a través de la modalidad de “hormigqueo”, que consiste en que carguen entre 20 y 25 kilos de cocaína hacia Panamá y de esa forma paguen su paso, que a través de esta vía esta sobre los 1.500 y 2.000 dólares, luego de atravesar el golfo de Urabá a bordo de embarcaciones menores (El Tiempo, 2018).

Este método es un ejemplo de la capacidad de los grupos criminales para mutar sus operaciones, funcionando como una especie de *clúster*. Como lo sugieren Calderón & Rodríguez Beltrán (2018) la reconfiguración “convierte los ecosistemas criminales en una suerte de clústeres en los cuales cada organismo está relacionado de manera directa o indirecta con alguna actividad al margen de la ley”(p. 17).

Por ende, resalta la importancia que representa el corredor marítimo del caribe para las diferentes organizaciones criminales en el objetivo de aumentar el tráfico de sustancias ilícitas hacia Estados Unidos y Europa.

El Modus Operandi cambiante y la movilidad delincuencia en el caribe colombiano

Dentro de todo ecosistema criminal hay una importancia marcada por las relaciones entre este y el medio que los rodea. Como todas las relaciones con el entorno, existe cierto grado de complejidad debido a las diferentes jerarquías dentro de los ecosistemas.

Según Calderón & Rodríguez Beltrán (2018), este nivel de complejidad:

hace que los nodos (organismos) más fuertes dentro de la cadena (de los cuales otros organismos son dependientes) tengan la posibilidad de ser versátiles en la manera de obtener *inputs* del medio físico o de otros actores con menos capacidades. (p. 17)

Dicho de otra manera, el organismo más fuerte de un ecosistema tiene la versatilidad de realizar diferentes actividades legales e ilegales a tal punto que se puede llegar a legitimar como actor dentro del entorno.

En general, los organismos más fuertes de un ecosistema actúan de manera sistemática dependiendo del entorno donde se encuentra, es decir, reaccionará de determinada manera dependiendo del estímulo, por ejemplo, al calor o al frío.

Al igual que los ecosistemas ecológicos, las organizaciones más fuertes que hacen parte de un ecosistema criminal también actúan de la misma manera, es decir, obran de un modo particular ante determinadas situaciones para lograr sus objetivos.

Según Calderón & Rodríguez Beltrán (2018) “El *modus operandi* de los organismos más fuertes del ecosistema varía dependiendo del escenario, del medio físico y de sus propias necesidades”(p. 17). En concordancia con la TGS, la retroalimentación de los nodos se presenta bajo circunstancias extremas como el uso de la fuerza física.

El uso de la fuerza física se puede dar dentro de los ecosistemas por la competencia entre organismos antagónicos entre sí, y, por lo general, se da por espacio, territorio u otros recursos para su subsistencia.

Al interior de los ecosistemas criminales, el *modus operandi* de una organización está caracterizado, principalmente, por el nivel de fuerza que tiene para reaccionar antes las organizaciones antagónicas que amenacen su poder, interfieran en sus actividades ilícitas o invadan su territorio e impacten negativamente la versatilidad de su estructura.

Por regla general, las organizaciones dedicadas al narcotráfico tienen definidas sus rutas, territorios y, al igual que los países, delimitan sus fronteras generando enfrentamientos armados en el territorio cuando son invadidos por organizaciones rivales, con el costo humano y social que esto conlleva (Yagoub, 2016).

Se resaltan las disputas entre el clan del golfo y los rastrojos por el control de las rutas y el manejo de la extorsión en San Andrés islas. De igual forma, este fenómeno es persistente en las zonas de la región con salida al Mar Caribe, cuyas infraestructuras portuarias – previo soborno las autoridades locales – son plataformas vitales para el comercio ilegal de los grupos criminales.

Al respecto, un informe del Observatorio Europeo de las Drogas y las Toxicomanías (2016) sobre la corrupción de la autoridades de movilidad aérea y marítima, afirma que:

“Los GDO involucrados en el mercado de la cocaína no solo se sirven de abogados y contables corruptos, una práctica generalizada en las organizaciones delictivas, sino que además se cree que contratan a trabajadores corruptos de los principales puertos y aeropuertos de los países de la Unión y de los países de partida para facilitar el transporte e incrementar la seguridad de los cargamentos de droga”. (p. 24)

De acuerdo a los datos de incautación reportados por la Policía Nacional en los puertos del país, se identificó que la costa colombiana es un importante punto de salida para la cocaína que se dirige a los Estados Unidos y Europa. Por tal motivo, los puertos de carga de mercancía siguen siendo uno de las principales puntos de salida para la cocaína colombiana, evidenciando la importancia que representa para los grupos criminales, el control sobre esos puntos (Eventon & Bewley-Taylor, 2016).

Asimismo, el tráfico de estupefacientes sigue siendo el principal tipo de suceso en materia estratégica para la protección de puertos. Representando el 84.69 % equivalentes a 83 sucesos que involucran los puertos ubicados en el caribe colombiano: Santa Marta con el 25.30 % equivalente a 21 sucesos, Cartagena con 8.43 % equivalente a 7 sucesos Barranquilla, 2.41 % equivalente a 2 sucesos, Turbo 1.20% equivalente a 1 suceso y San Andrés (DIMAR, 2019).

Los grupos entienden que la política es una herramienta eficaz para mantener la dinámica de sus operaciones como también, legitimar su poder en los territorios donde operan, manteniéndose inmune al ejercicio de la ley. La actuales BACRIM emulando a sus predecesoras, las AUC, han trabajado en pos de infiltrar la política local de sus áreas de influencia para consolidar su poder en todas las esferas de la sociedad.

Si bien no tienen el aparato militar y económico que, otrora, tuviesen los antiguos paramilitares para cooptar el poder político tanto a nivel regional como a nivel nacional, las BACRIM no desestiman sus esfuerzos lograr el suficiente control territorial por estos medios de persuasiones para mantener a flote su estructura criminal y así, legitimarse ante la población civil (Pachico, 2013).

Si bien no se desconoce la importancia del Mar Caribe para el desarrollo de actividades criminales por libertad de movilización por vía marítima y por las vertientes fluviales que desembocan en este, se debe tener en cuenta la importancia que tiene como corredor vial para la salida y el arribo de embarcaciones:

En las aguas jurisdiccionales del Estado colombiano, en el año 2019, se tuvo un tráfico de 28 115 embarcaciones; es decir, un tráfico promedio mensual de 2 343 naves en las diferentes jurisdicciones de las capitanías de puerto. El 40.10 % (11 273 arribos) correspondieron a recaladas de tráfico internacional y el 59.90 % (16 842 arribos) a tráfico nacional. Arribaron buques de pesca 4.69 % (1 318 arribos), yates y veleros 5.76 % (1 620 arribos), cruceros 0.95 % (266 arribos), transporte de carga y transporte de pasajeros 82.77 % (23 271 arribos), entre otros 5.83 % (1640 arribos), tales como: servicio en puerto, suministro de instalaciones, control de polución, apoyo logístico en altamar, dragas, investigación científica y remolcadores. El Caribe continental registró el mayor tráfico de naves con el 51.98 % (14 613 arribos), que correspondieron a 5 416 arribos de naves de tráfico nacional (37.06 %) y 9 197 recaladas internacionales (62.93 %). Cartagena es la segunda jurisdicción de mayor tráfico, registra el 18.24 % (5 129 arribos); tráfico internacional con 4 666 recaladas (90.97 %) y tráfico nacional con 463 recaladas (9.03 %). El tráfico promedio al mes en esta jurisdicción es de,

aproximadamente, 427 naves realizando diferentes actividades marítimas. (DIMAR, 2019, p. 14)

Teniendo en cuenta lo anterior se puede observar el elevado tráfico de embarcaciones que tiene el Mar Caribe colombiano entre los hay buques mercantes, pesqueros, además de buques recreativos como lo son yates y veleros que por lo general vienen del extranjero a practicar el llamado turismo náutico en aguas colombianas.

Esta alta afluencia de embarcaciones representa una oportunidad para los grupos criminales presentes en la zona, con el fin de camuflar sus operaciones delictivas entre el transporte marítimo legal, representando un riesgo, no solo para la seguridad de los mares, sino para el desarrollo económico de la zona.

Por ende, el Mar Caribe puede ser considerado como un ecosistema criminal ya que cumple con las características debido a sus particularidades físicas, geográficas y climáticas que facilitan el desarrollo de empresas criminales en esta área en particular, aunado a la participación activa de la población en tales actividades (Calderón & Rodríguez Beltrán, 2018).

Los Buques Recreativos en el ecosistema criminal del Mar Caribe

Las rutas y herramientas utilizadas por los grupos criminales para sus propósitos tienen la característica de ser adaptables a los cambios del entorno donde operan. Las redes entre organizaciones criminales, junto con parte de los organismos de control, han adecuado los corredores aéreos y marítimos para hacerlos funcionales a las empresas criminales del tráfico de estupefacientes y demás ilícitos.

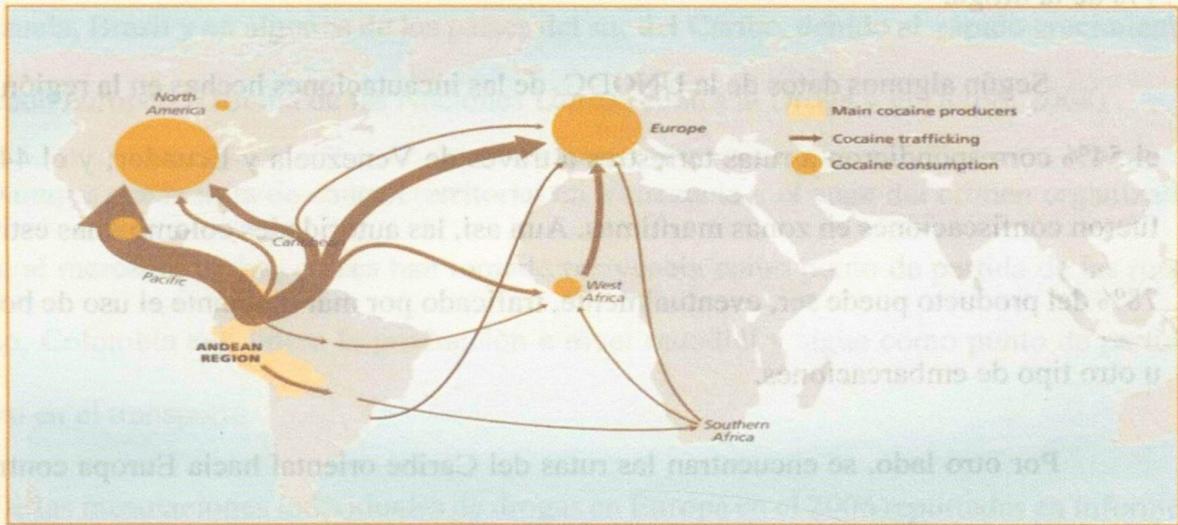
Así, los medios utilizados abarcan desde vuelos comerciales (vuelos privados, correos humanos o “mulas” ...); rutas terrestres para el tránsito en zonas de frontera de escaso control (ej. El tapón del Darién entre Colombia y Panamá); buques mercantes mediante la contaminación de la carga o adhesión “parasito” al casco de la embarcación; el uso lanchas rápidas tipo *go fast*, los semisumergibles, buques de pesca y buques recreativos son otros de los medios utilizados por estas organizaciones.

La cocaína que se produce en la región Andina es transportada a través del territorio nacional y es enviada por la frontera hacia Venezuela donde es trasladada a puertos y pistas de aterrizaje para su posterior envío hacia EE. UU y Europa. Este movimiento es facilitado por la ineficacia en los controles fronterizos, aunado a la permanente tensión política entre los gobiernos de ambos países que dificultan el alcance de acuerdos en esta materia (Eventon & Bewley-Taylor, 2016).

Sumado a lo anterior, el Mar Caribe, por ser una importante ruta del tráfico marítimo internacional, posee un numeroso y constante flujo de embarcaciones. Esto facilita el envío de cocaína a través de Venezuela y desde el propio territorio colombiano recurriendo a diferentes medios de transporte terrestres, aéreos y/o marítimos (OEA, 2013).

En el siguiente gráfico se destacan las rutas de tráfico originadas desde Sudamérica hacia EE. UU y Europa como mercados en franca expansión.

Gráfico 5. Rutas de tráfico de drogas hacia EE. UU y Europa



Fuente: UNODC (2010)

Como se observa en el gráfico, las rutas establecidas para EE. UU y Europa parten desde Suramérica de manera directa o utilizando puntos de tránsito a través del recorrido. Para el caso de la cocaína que circula en EE.UU, Colombia continua siendo el principal proveedor de la nación del norte (Drug Enforcement Administration, 2018).

Esta posición no ha variado mucho durante los últimos años y se debe a tres factores en cuestión: la cercanía geográfica con ese país; las alianzas de carteles mexicanos y americanos con los colombianos; y el incremento de los cultivos de coca en Colombia durante las negociaciones del Proceso de Paz con las FARC que impidió el uso del glifosato como medio de erradicación.

La ruta más usada hacia el mercado estadounidense es la del Pacífico, por donde pasa cerca del 84% de los estupefacientes. No obstante, en el Caribe existen dos rutas de importante tránsito: la del Caribe oriental, por la que pasa el 9% de la cocaína y cuya ruta abarca toda Centroamérica hasta llegar a México para culminar en territorio estadounidense; y la del Caribe

occidental que transita por países insulares como Haití y República Dominicana, acaparando el 7% de la droga.

Según algunos datos de la UNODC, de las incautaciones hechas en la región del caribe, el 54% correspondieron a rutas terrestres a través de Venezuela y Ecuador; y el 44% restante fueron confiscaciones en zonas marítimas. Aun así, las autoridades colombianas estiman que el 78% del producto puede ser, eventualmente, traficado por mar mediante el uso de botes rápidos u otro tipo de embarcaciones.

Por otro lado, se encuentran las rutas del Caribe oriental hacia Europa controladas por los carteles colombianos y dominicanos, pero que se encuentran en disputa con los carteles mexicanos. Sin embargo, las redes establecidas entre los grupos colombianos y dominicanos se han asentado con mayor ahínco, al tener la ventaja de usar el territorio insular dominicano en sus operaciones (United Nations Offices on Drugs and Crime, 2015).

Tradicionalmente, han existido rutas paralelas de tráfico de cocaína hacia Europa, entre las cuales están las que llegan a los puertos marítimos ubicados en España y los Países Bajos, mediante el uso de buques nodriza con grandes cantidades de almacenamiento que, posteriormente, se transbordan en embarcaciones de menor envergadura, hacia las costas europeas (United Nations Office of Drugs and Crime, 2011).

Otra de las rutas paralelas existente en el Caribe hacia Europa es la ruta por África occidental. Estos usan como medio de transporte los correos aéreos comerciales o “mulas” que parten desde países intermedios en el Caribe hacia Europa pasando por los corredores de África occidental dirigidos por grupos criminales que operan en los países de dicha zona apoyados, a su vez, por las organizaciones colombianas y dominicanas.

Solo hasta 2004 se empezaron a configurar estas rutas, la cual, actualmente, tiene efectos en Venezuela, Brasil y en algunos de los países del sur del Caribe, debido al rápido crecimiento del mercado europeo (Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito, 2008) .

Aunque por la falta de control territorial en Venezuela y el auge del crimen organizado brasileño al mercado, ambos países han tomado relevancia como punto de partida de las rutas de tráfico, Colombia aun lidera la producción a nivel mundial y sigue como punto de partida predilecto en el transporte.

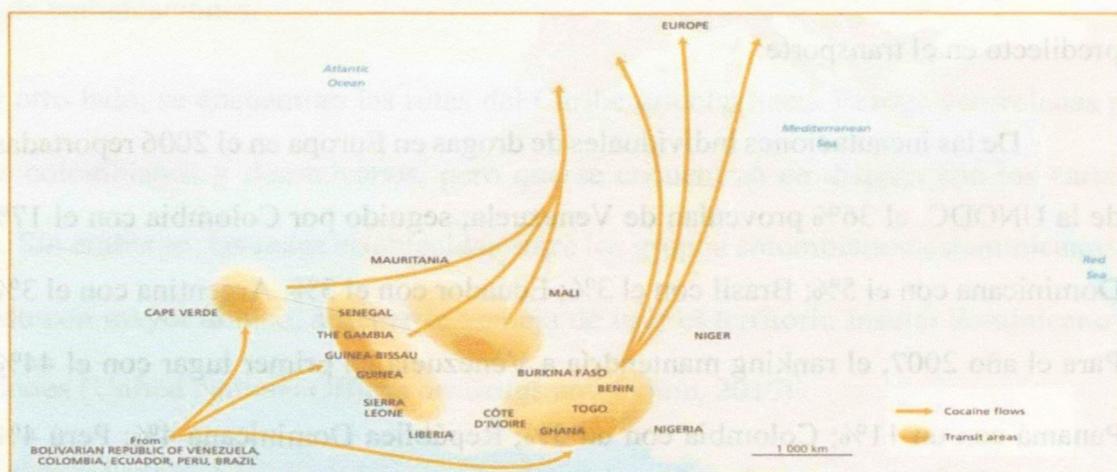
De las incautaciones individuales de drogas en Europa en el 2006 reportadas en informes de la UNODC, el 36% provenían de Venezuela; seguido por Colombia con el 17%; República Dominicana con el 5%; Brasil con el 3%; Ecuador con el 3%; Argentina con el 3%; y Perú 3%. Para el año 2007, el ranking mantendría a Venezuela en primer lugar con el 44%; seguido de Panamá con un 11%; Colombia con un 5%; República Dominicana 4%; Perú 4%; Brasil 2%; Argentina 2%; Bolivia 1%; México 1%; Costa Rica 1% (Eventon & Bewley-Taylor, 2016).

Lo anterior evidencia el incremento y la importancia de la ruta venezolana como punto de partida en las rutas marítimas hacia el Caribe. Se incluyen, además, países situados en el Caribe oriental como Antigua y Barbuda, Barbados, Dominica, Granada, San Cristóbal y Nieves, Santa Lucía y San Vicente y las Granadinas.

La ruta del África occidental se ha convertido en una de las de mayor relevancia para el mercado de estupefacientes. Considerada la puerta de entrada del tráfico de drogas por el sur de Europa, la inestabilidad política e institucional los países del área, sumado a la pobreza extrema favorecen la aparición de grupos criminales que buscan capitalizar la ausencia de autoridades estatales en estas zonas.

En esta zona es característico el uso de rutas marítimas mediante buques comerciales, embarcaciones de pesca o “buques nodriza” para el transporte de mercancías, modificados para el tráfico de sustancias ilícitas los cuales transbordan la mercancía a buques más pequeños como embarcaciones de recreo que toman las rutas del Mediterráneo hacia el sur de Europa (United Nations Offices on Drugs and Crime, 2015).

Gráfico 6. Rutas de tráfico de África occidental hacia Europa



Fuente: UNODC (2010)

Si bien es cierto que la ruta por África hacia Europa ha tomado relevancia, las rutas del Caribe siguen teniendo preponderancia. Al respecto, Eventon & Bewley-Taylor (2016) afirman que:

“Algunas conexiones lingüísticas con los países europeos siguen siendo importantes para determinar las rutas: la República Dominicana es un tránsito importante punto antes de que la cocaína llegue a España; los Países Bajos han registrado tradicionalmente altas incautaciones de cocaína transitando en las Antillas Holandesas;

y Jamaica está conectada con el Reino Unido, al igual que Martinica y Guadalupe con Francia” (p. 6).

El alto flujo marítimo existente en el Caribe colombiano y las redes criminales establecidas entre las organizaciones colombianas y dominicanas facilitada por el uso del mismo idioma genera un valor agregado al uso de esta ruta en particular.

El siguiente cuadro ofrece información sobre los precios de las drogas ilícitas de acuerdo al país en donde se encuentre la mercancía.

Cuadro 1. Relación de precios de drogas ilícitas en países de tránsito y consumo - primer semestre de 2020

País	Cocaína Precio USD/Kg	Heroína Precio USD/kg	Marihuana Precio USD/Kg
Alemania	42.900	22.600	4.500
Australia	210.000	N/R	N/R
Austria	45.600	N/R	N/R
Bélgica	30.500	N/R	N/R
Brasil	7.000	N/R	N/R
Canadá	37.210	70.000	2.210
Chile	7.000	N/R	2.200
Colombia	1.375	4.790	93
Costa Rica	8.000	N/R	1.100
Croacia	45.200	N/R	N/R
Ecuador	4.500	N/R	N/R
Eslovenia	37.200	N/R	N/R
España	39.500	35.000	1.468
Estados Unidos	32.000	N/R	N/R
Francia	35.017	16.944	3.388
Italia	42.900	35.000	2.400
México	17.500	N/R	N/R
Países Bajos	39.536	N/R	N/R
Panamá	6.000	10.000	4.000
Portugal	39.536	N/R	N/R
Reino Unido	40.600	28.000	1.350
República Dominicana	11.000	N/R	N/R

Fuente: Elaboración propia con datos de Policía Nacional de Colombia (2020)

En un estudio realizado en varios países, se evidenció que una de las modalidades más usadas en el Caribe para el tráfico de sustancias ilícitas hacia Europa es el uso de contenedores a bordo de buques mercantes. Esto fue consecuencia del aumento de las incautaciones hechas por las autoridades. También hay evidencia del uso de pequeñas embarcaciones de recreo que transportaban grandes cantidades de cocaína hacia Europa con la facilidad de poder ingresar a diferentes puertos del continente europeo (Eventon & Bewley-Taylor, 2016).

Un ejemplo del uso de este tipo de embarcaciones es la referida a la incautación de una tonelada de cocaína presuntamente recogida en Venezuela a bordo de un yate privado el cual fue interceptado frente a las costas de Irlanda (Roche, 2015). Y el informe que evidencia el uso de vuelos comerciales, el flete aéreo comercial, los servicios postales de paquetería urgente, yates y aeronaves privados para el transporte de cocaína hacia Europa (Observatorio Europeo de las Drogas y las Toxicomanías, 2016).

Teniendo en cuenta lo anterior, se puede evidenciar la aplicabilidad de la TGS en el caso de análisis. La influencia del ambiente en el flujo del tráfico de sustancias ilícitas entre el Pacífico y el Caribe varía dependiendo de los controles que efectúan las autoridades.

La dinámica en sus relaciones con otros actores, tanto legales como ilegales, en el Mar Caribe aplicando el concepto de Equifinalidad mediante el uso de varias rutas y métodos entre los cuales encontramos el uso de buques recreativos para el tráfico de sustancias ilícitas, dan cuenta de la importancia de los conceptos de la TGS.

Otro punto de la investigación es la variedad de métodos usados para el tráfico de sustancias ilícitas hacia EE. UU y Europa entre los cuales está el uso constante de los buques recreativos dentro del ecosistema criminal del Mar Caribe como método de transporte.

Las embarcaciones de tipo recreativa son aquellas naves fuera de cualquier actividad comercial de transporte, dedicada exclusivamente a actividades lúdicas y se clasifican en Artefactos flotantes, naves a remo, veleros, motos marinas, botes, yates y kayak (DIMAR, 2004).

La presencia de este tipo de embarcaciones en el Mar Caribe colombiano es muy común por las condiciones climáticas y geográficas que favorecen el turismo náutico, haciéndola un paso casi obligado hacia otras islas o países de la región.

El tráfico de este tipo de embarcaciones en aguas del Mar Caribe colombiano equivale al 5.76% de los arribos de embarcaciones internacionales (1 572 arribos) (DIMAR, 2019), como se ve en la siguiente gráfica:

Gráfico 7. Tránsito de embarcaciones turísticas en el Caribe colombiano



Fuente: DIMAR (2019)

Algunas banderas de los yates y veleros que arriban a aguas colombianas, en su mayoría, son de procedencia europea. En menor medida, también provienen de Estados Unidos, algunas islas del Mar Caribe y Sudamérica (DIMAR, 2019).

Lo anterior da muestra del uso del mercado de embarcaciones turísticas como fachada ante los entes de control para el transporte de estupefacientes a través de las rutas marítimas en el Mar Caribe.

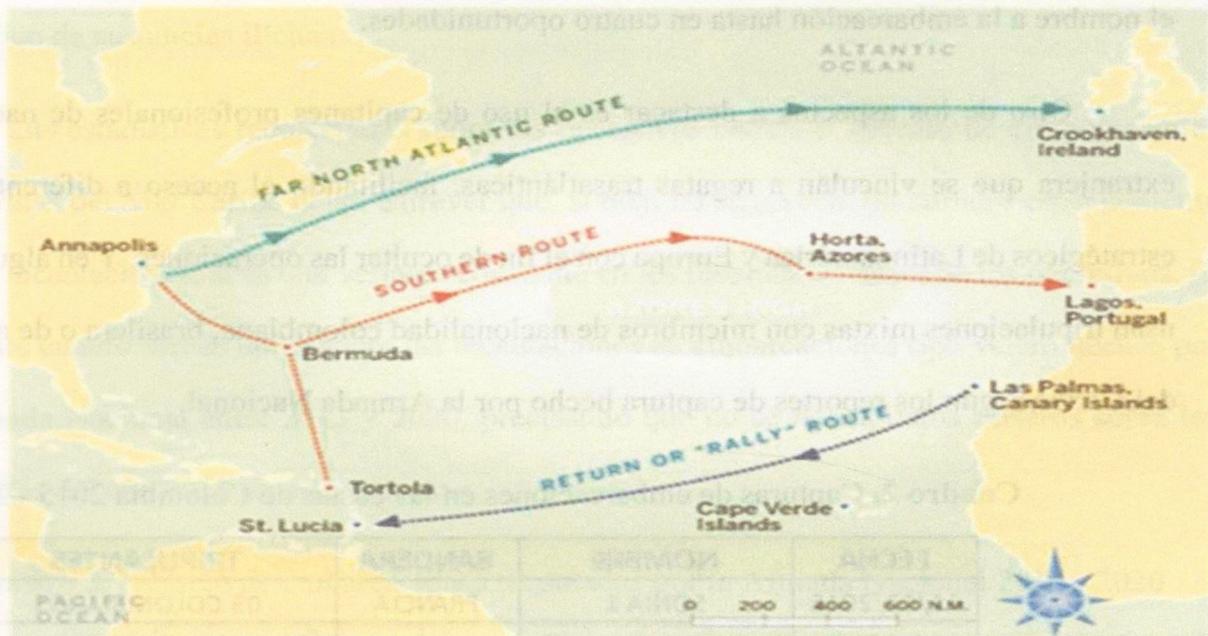
La ventaja de estas embarcaciones se debe a su versatilidad como método de transporte; la incautación de 441 kg de cocaína hecha por las autoridades de Panamá hacía parte del mobiliario de un velero que transitaba hacia el país centroamericano procedente de Colombia dan cuenta de los réditos que sacan los grupos criminales de este tipo de embarcaciones (Telemetro, 2020).

Su capacidad de carga puede variar según el tipo de la embarcación; las incautaciones más comunes reportadas no pasan los 500 Kg cocaína. No obstante, se han presentado casos en donde se han incautado hasta una tonelada a bordo de embarcaciones de recreo tipo velero, como la incautación hecha frente a las costas de Portugal en la cual se encontraron 1820 Kg de cocaína procedente de Brasil por la ruta a cabo verde (Jensen, 2020).

Los buques recreativos no solo son usados como método de transporte directo de la cocaína que se mueve en el Mar Caribe, también son utilizados como transporte intermedio hacia algunas islas del caribe para luego ser transbordado en embarcaciones de mayor tamaño.

Según un informe analítico referente de la situación en el Mar Caribe, la temporada alta de navegación la zona inicia en noviembre, y su retorno a Europa se da entre mayo y julio, con algunas excepciones entre agosto y octubre (Armada Nacional, 2018).

Gráfico 8. Rutas regulares de navegación de altura entre el Mar Caribe y Europa



Fuente: Armada Nacional (2018)

El gráfico da cuenta del tránsito marítimo establecido entre los puertos establecidos en el Mar Caribe y los de Europa, sirviendo tanto para el mercado comercial y turístico legal, como para el mercado negro.

El *modus operandi* de las organizaciones criminales transnacionales dedicadas al tráfico de drogas son la de aprovechar las condiciones meteorológicas adversas para evadir la vigilancia de las autoridades costeras. Frecuentemente navegan con vehículos acuáticos motorizados, razón por la cual llevan gran cantidad de combustible a bordo, elaboran espacios sofisticados en la estructura o bote administrativo, camuflan la droga en tanques de gas que se observan funcionales, así como en baterías (Armada Nacional, 2018).

Por lo general usan veleros de banderas extranjeras como Reino Unido, Alemania, Países Bajos, Delaware, Gibraltar y Bélgica. No obstante, es posible encontrar que utilicen banderas de Bermuda, Islas Vírgenes Británicas, Islas Caimán e Isla de Man, ya que son banderas que se

pueden cambiar por medios electrónicos y, en algunos casos, se constató que se le ha cambiado el nombre a la embarcación hasta en cuatro oportunidades.

Otro de los aspectos a destacar es el uso de capitanes profesionales de nacionalidad extranjera que se vinculan a regatas trasatlánticas, facilitando el acceso a diferentes puntos estratégicos de Latinoamérica y Europa con el fin de ocultar las operaciones. Y en algunos casos usan tripulaciones mixtas con miembros de nacionalidad colombiana, brasilera o de alguna isla del Caribe según los reportes de captura hecho por la Armada Nacional.

Cuadro 2. Capturas de embarcaciones en las costas de Colombia 2015 - 2018

FECHA	NOMBRE	BANDERA	TRIPULANTES
11/02/2015	SONIA 1	FRANCIA	03 COLOMBIANOS
14/05/2015	SHAYELE	UK	UK- COLOMBIA
9/07/2015	BLACKPEARL	VENEZUELA	02 COLOMBIANOS
11/11/2016	NIXWIWEK	BELGICA	BELGA-PANAMA
15/12/2016	CARPEDIEM	BELGICA	ESPAÑA
22/12/2016	SCORSA	ALEMANIA	HONDURAS-COLOMBIA
7/02/2017	REINE SANS NOM	DELAWARE	COLOMBIA
22/07/2017	PURRIN CAT	PANAMA	COLOMBIA
5/10/2017	BLUE FOX	HOLANDA	COLOMBIA-PANAMA
5/10/2017	SHANI ANN	HOLANDA	COLOMBIA-MEXICO
16/03/2018	SECOND LIFE	ALEMANIA	COLOMBIA-EEUU

Fuente: Armada Nacional (2018)

Finalmente, con el ánimo de evadir los controles o perfilamiento de las instituciones del Estado, como DIMAR, guardacostas o migración Colombia en sus puertos de destino, se aprovechan de la fragilidad de sus controles y la falta de coordinación entre agencias del estado.

Como es el caso del golfo de Urabá donde estas embarcaciones no anuncian arribos o zarpes, argumentando que, para efectuar el trámite en mención, tendrían que desplazarse hasta el municipio de Turbo, en el departamento de Antioquia, no dan nombres de tripulantes,

embarcaciones y banderas, con lo cual quedarían en algunos casos asociados a zonas sensibles del tráfico de sustancias ilícitas.

Las estadísticas recolectadas sobre los operativos contra el tránsito de estupefacientes en las rutas del Mar Caribe dejan entrever que, si bien no se aprecia un número especialmente alto de incautaciones, si es una variable constante en los resultados finales de los operativos. El siguiente cuadro ofrece datos sobre las incautaciones de embarcaciones tipo velero hechos por la Armada Nacional entre 2015 y 2020, precisando que no se tienen datos certeros sobre los resultados del año 2018 en este aspecto.

Cuadro 3. Número de embarcaciones incautadas por la Armada Nacional 2015 - 2020

AÑO	Tipo	Cantidad
2015	Velero	3
2016	Velero	3
2017	Velero	5
2018	Velero	1
2019	Velero	4
2020	Velero	1

Fuente: Elaboración propia con datos de la Armada Nacional (2020)

Los resultados llevarían a la presunción de que este tipo de embarcaciones no representan atractivo alguno para los grupos criminales que operan en la zona; empero, las cifras del Centro de Análisis y Operaciones Marítimas - Narcóticos MAOC (N) dejan entrever que los veleros están a la cabeza de las embarcaciones más incautadas en las costas de Europa, con 125 embarcaciones incautadas con cocaína y 14 con marihuana, como se aprecia en el siguiente gráfico:

Cuadro 4. Número de incautaciones de cocaína y marihuana por tipo de embarcación en las costas de Europa año 2019

Tipo de embarcación	Incautaciones de cocaína	Incautaciones de marihuana
Velero	125	14
Barco pesquero	26	12
Buque mercantil	23	18
Varios	1	1
Velero rápido	4	N/A
SPSS	1	N/A

Fuente: MAOC (N) (2020)

Se denota la importancia de este tipo de embarcaciones en las operaciones de tránsito de sustancias ilícitas en las rutas del Caribe oriental hacia Europa. Esto obliga a las autoridades competentes en la materia a reforzar y adaptar los mecanismos de vigilancia ante la versatilidad de los grupos criminales para ocultar el transporte ante los entes de control.

Con la existencia de un ecosistema criminal complejo y dinámico que opera en los corredores del Mar Caribe; en los últimos 18 años, la Armada Nacional ha venido implementando estrategias que le han permitido combatir los actores antes mencionados.

Estas estrategias han posicionado a la institución como un actor influyente y determinante en el Conflicto Armado colombiano. Estrategias como la iniciada por el señor almirante Mauricio Soto Gómez llamada “Cerrando Espacios”, la potencialización de la inteligencia Naval, y el desarrollo del concepto de “corresponsabilidad” con los EE. UU referente al problema del narcotráfico.

El resultado de esta estrategia fue la firma de un acuerdo binacional de protección marítima con la cual se empezaron a atacar las líneas de comunicación marítimas del narcotráfico, principal fuente de financiamiento de los diferentes grupos al margen de la ley en Colombia, y se sentaron las bases de las estrategias marítimas subsiguientes.

La estrategia naval “Cerrando espacios” involucró todos los recursos de la Armada Nacional en el ámbito marítimo, terrestre y aéreo logrando un amplio éxito, a pesar de los limitados recursos con los que se disponía al momento de ejecutarla y lo complejo de ejercer el control del mar (Uribe, 2017).

En un mundo cada vez más globalizado, ante actores de carácter irregular que aprovechan la complejidad de los escenarios marítimos, se requieren estrategias que puedan atacar los diferentes ecosistemas criminales que existen y convergen en el Caribe colombiano con la meta de minimizar su accionar delictivo mediante un control efectivo en las aguas jurisdiccionales del país.

La estrategia de la Armada Nacional se encuentra plasmada en el Plan de Desarrollo Naval 2042 (PDN 2042), el cual contiene los lineamientos estratégicos a largo plazo de la institución y de él se deriva el Plan Estratégico Naval 2020 – 2023 en el cual según se efectúa la planeación estratégica, de mediano, y coincide con los cuatro años del periodo de gobierno actual, y se adhiere con el Plan Nacional de Desarrollo (PND 2018-2022) (Armada Nacional, 2020).

Los planes anteriormente descritos tienen como marco referencial el “Pentágono Naval” en el cual se definen los roles y funciones de la Armada Nacional, definiendo como base la defensa y seguridad nacional. Se determinan, a su vez, los demás roles que la institución

desarrolla con sus diferentes componentes: la seguridad ambiental; la seguridad integral marítima y fluvial; la proyección internacional; y la contribución al desarrollo.

Se manifiesta el desarrollo integral de la estrategia establecida por la Armada Nacional que no solo busca contribuir a la defensa y seguridad nacional, sino también al desarrollo institucional y de los intereses nacionales como son la defensa y desarrollo del territorio marítimo.

Por ende, la Armada Nacional ha logrado un enfoque operativo conjunto a nivel regional y vecinal para combatir las diferentes amenazas existentes en el ámbito de la seguridad marítima proyectado hacia América Latina y el Caribe.

Bajo esta premisa, se inició la campaña naval “Orión” liderada por la Armada Nacional, la cual nace de la necesidad de contrarrestar el factor transnacional del narcotráfico y sus delitos conexos. Opera dentro de esquemas de cooperación internacional y se rige bajo los principios de la responsabilidad común y compartida contra la lucha de las drogas ilícitas a nivel mundial (Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto", 2019).

La campaña naval “Orión” inicio en el año 2018 y representa una apuesta regional para combatir los diferentes fenómenos transnacionales y ocupar ciertos espacios vacíos marítimos, fronterizos, legales y de inteligencia que se presentan en la región. Las operaciones que antecedieron la campaña naval “Orión” dieron muestra del éxito obtenido por la cooperación entre los países involucrados.

Inicialmente, se convocó 7 países participantes: Colombia, Costa Rica, Ecuador, Estados Unidos, Honduras, México y Panamá. Focalizándose primordialmente en el Mar Caribe, se amplió el margen de acción incorporándose nuevos escenarios como el Océano Pacifico.

Hasta el momento se han lanzado 5 campañas navales de este tipo, logrando vincular, bajo el liderazgo de la armada nacional y mediante los diferentes acuerdos de cooperación establecidos a nivel internacional, 26 países entre los cuales se encuentran Argentina, Belice, Brasil, Colombia, Costa Rica, Chile, Estados Unidos, España, El Salvador, Francia, Guatemala, Guyana, Honduras, Italia, Islas Caimán, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Países Bajos, Perú, Portugal, República Dominicana, Surinam, Trinidad y Tobago y Uruguay. De igual forma se instauró la participación de 42 instituciones internacionales y seis instituciones colombianas: Ejército Nacional; Armada Nacional; Fuerza Aérea Colombiana; Policía Nacional; Fiscalía General de la Nación; y la Unidad de Información y Análisis Financiero.

La Campaña Naval “Orión V”, efectuada durante el presenta año, se logró la incautación de 50.3 toneladas de clorhidrato de cocaína, que equivalen a 27.607 hectáreas de cultivos de hoja de coca; se destruyeron gran cantidad de insumos para el procesamiento del clorhidrato de cocaína con lo que dejaron de producirse 154’127.500 dosis individuales, lo que representa una expectativa de ganancia de USD 2.077’638.700 (Comando General de las Fuerzas Militares de Colombia, 2020).

Así mismo se incautaron 7.342 kilogramos de marihuana, cuyo valor en el mercado negro estadounidense asciende a USD 36’710.000. Adicionalmente se incautaron 10 kilogramos de heroína, 12 kilogramos de anfetaminas, 10 kilogramos de éxtasis y 13 kilogramos de metanfetaminas. Se capturaron 150 personas de diferentes nacionalidades y se decomisaron 38 embarcaciones, dos semisumergibles y cuatro aeronaves las cuales fueron interdictadas en tierra.

En resumen, la Campaña Naval y Fluvial Orión V ha representado una afectación económica de USD 2.172’000.000, generando impacto directo en las finanzas de las diferentes

organizaciones dedicadas al tráfico de sustancias ilícitas, minando las fuentes de ingreso y bases de sus empresas criminales.

El éxito de esta campaña se ha basado en la interoperabilidad lograda con otros estados e instituciones nacionales e internacionales. El trabajo mancomunado estandariza procesos operacionales, configura estrategias de acción y determina objetivos comunes, aumentando la eficacia de la política antidrogas (OTAN, 2020).

La campaña Naval y fluvial “Orión” ha logrado unas condiciones aceptables para el control del narcotráfico, permitiendo ejercer una presencia sostenida y permanente en las aguas jurisdiccionales de Colombia y los estados participantes.

Esta campaña naval, en particular, es considerada un ejemplo de seguridad cooperativa ante las nuevas amenazas transnacionales que afectan el sistema internacional. Aunque quedan aspectos jurídicos sobre cooperación que formalizar con algunos estados de la región, especialmente con quienes el Gobierno colombiano tiene discrepancias profundas, como es el caso de Venezuela.

Otro aspecto por destacar es el apoyo de vieja data de los EE. UU a la lucha antidrogas en el país, que ha modelado una estrategia de asistencia y cooperación para lo que se considera una guerra irregular marítima contra los diferentes grupos criminales dedicados al tráfico de sustancias ilícitas (Dunigan, Hoffmann, Chalk, Nichiporuk, & DeLuca, 2012).

Sin embargo, la estrategia naval militar no es suficiente para ejercer un control efectivo del mar, se requiere de una estrategia integral que abarque varios aspectos y se articulen todas las instituciones de defensa del Estado. Para mantener la seguridad del territorio marítimo, la autoridad debe ser entendida como un eje facilitador para que se cumpla la voluntad colectiva;

la autoridad está ligada con el encauzamiento del orden para que se cumplan los marcos normativos institucionales (Rivera-Páez, 2017).

Teniendo en cuenta lo anterior se podría concluir que, para ejercer un control marítimo efectivo, la estrategia sobre la cual se van cimentar el control de los espacios marítimos debe tener un componente militar representado en su poder naval para la realización de operaciones navales, pero, al mismo tiempo, este componente debe ir acompañado de un marco normativo que le permita un correcto desarrollo del poder marítimo nacional.

Dentro de las falencias que ha tenido el Estado colombiano a lo largo de la historia es la falta de visión para la configuración de una política de Estado que tenga como objeto el desarrollo del potencial marítimo y fluvial del país.

A pesar haber intentado emprender dos políticas nacionales relacionados con los asuntos oceánicos, como la Política Nacional Ambiental para el Desarrollo Sostenible de los Espacios Oceánicos y las Zonas Costeras e Insulares de Colombia y la Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros, los avances de Colombia, en esta materia, han sido insuficientes (Consejo Nacional de Política Económica y Social, 2020).

No obstante, luego de varios de años trabajo por parte de la Armada Nacional, DIMAR y las demás entidades relacionadas con los asuntos marítimos, se logra el reconocimiento y la inclusión de una política pública sobre el potencial marítimo y cuidado del recurso hídrico en el Plan Nacional de Desarrollo (PND 2018-2022).

En el PND se reconoce a Colombia como una potencia bioceánica y la importancia del potencial de desarrollo que representan los océanos como motor de crecimiento y equidad,

teniendo en cuenta la ubicación estratégica del país entre el Pacífico y el Atlántico (Departamento Nacional de Planeación, 2020).

Dentro de los objetivos planteados en el PND para la región se encuentran: el fortalecimiento de la gobernanza y la institucionalidad para la administración integral de los océanos; incrementar el conocimiento, investigación, innovación y apropiación social; y la optimización en la conectividad, la infraestructura y la logística entre mar y tierra, impulsando el desarrollo productivo.

Respecto a lo anterior, se encuentra el Documento CONPES 3990 “Colombia Potencia Bioceánica Sostenible 2030” el cual, según la Armada Nacional (2020):

Es el resultado del trabajo coordinado entre la Dirección General Marítima (DIMAR), la Secretaría Ejecutiva de la Comisión Colombiana del Océano (SECCO), Cotecmar, bajo la supervisión de la Armada Nacional y el acompañamiento de la Dirección de Planeación del Ministerio de Defensa Nacional, mediante mesas de trabajo con la Vicepresidencia de la República y con funcionarios del Departamento Nacional de Planeación (DNP). (p. 33)

Este documento plantea la hoja de ruta en materia económica y social ampliando las herramientas para poder ejercer una buena gobernanza en los entornos marítimos colombianos, incrementando la capacidad del poder naval para garantizar la soberanía y seguridad nacional, aumentando las capacidades del país en este rubro.

Estrategias integrales, como las planteadas por la Armada Nacional, y el reconocimiento de la importancia de los océanos para Colombia por parte de las instituciones gubernamentales, son acciones geoestratégicas que buscan neutralizar los ecosistemas criminales existentes en

Colombia, y proyectar el país a nivel regional como un referente en materia de seguridad multidimensional.

Conclusiones

La teoría de ecosistemas criminales es una teoría nueva que se basa en los conceptos de la ecología funcional y la TGS. Como lo indica su nombre, establece una similitud entre los ecosistemas naturales y las organizaciones del crimen transnacional que delinquen en determinadas áreas de la geografía nacional e internacional. Aspectos como la interacción entre el medio físico y los organismos de un ecosistema natural son atributos que también definen el funcionamiento de los ecosistemas criminales, especialmente, en aquellos que hacen parte del crimen transnacional organizado.

Adicional a las variables planteadas por la teoría de ecosistema criminales, se pudo evidenciar la pertinencia y aplicabilidad de seis nuevas variables de la TGS que pueden complementar la teoría inicialmente planteada y los análisis subsiguientes.

La mayoría de las organizaciones de crimen organizado son estructuras que funcionan como un sistema interconectado mediante una serie de nodos. Estos nodos permiten la comunicación con otros subsistemas o actores que delinquen con funciones específicas y en determinadas zonas de la geografía nacional e internacional; el éxito de sus operaciones depende de la relación que haya con el medio que lo rodea.

Todas las similitudes antes mencionadas determinan la viabilidad y aplicabilidad para abordar, de manera innovadora, el asunto de la lucha contra las estructuras del crimen organizado.

Por otro lado, el tema de los ecosistemas criminales es aplicable a la situación acaecida en el Mar Caribe colombiano, referente a la proliferación de estructuras criminales que operan en dicha zona.

La importancia del Caribe colombiano como región portal hacen de esta zona el lugar ideal para la existencia de diferentes de redes de crimen trasnacional que convergen entre sí, y aprovechan varios factores del entorno para lograr su accionar delictivo.

Dentro de los factores más relevantes se identificaron: la escaza presencia estatal en los entornos marítimos, debido a la falta de recursos, aunado a la gran extensión del Mar Caribe, representando un gran reto para la Armada Nacional y demás entidades de control.

El segundo aspecto se centra en la falta de una política integral para el desarrollo de los entornos marítimos y fluviales por parte del Estado colombiano. Esta falla institucional ha generado una falta de conciencia sobre el potencial del país en este apartado y, por ende, un desfase histórico entre los intereses nacionales y sus capacidades.

Por estas deficiencias, se podría afirmar que los espacios marítimos colombianos son catalogados como espacios vacíos marítimos. En los cuales destacan la variedad de líneas de comunicación marítimas que le permiten una gran movilidad y dinamismo en sus operaciones a los diferentes grupos de crimen organizado transnacional.

Aunque los vehículos usados son de variada capacidad y velocidad, se resalta el uso preferente por los buques recreativos como medio transporte de estupefacientes por parte de los grupos criminales sobre todo en las rutas a Europa.

Las organizaciones de crimen organizado trasnacional ven en este tipo de buques un método de transporte con características favorables para el tráfico de sustancias ilícitas. La

primera es el alto flujo marítimo que hay de este tipo de embarcaciones tripuladas por extranjeros que vienen desde Europa hacia el Caribe colombiano y otras islas de la zona que, dada su razón turística, sirven de fachada para los negocios ilícitos de los grupos criminales

También por la prioridad que las autoridades le dan a la persecución a embarcaciones de mayor capacidad, lo que genera mayor atractivo al uso de los buques recreativos rentabilizar el uso de las rutas hacia el mercado europeo.

La falta de controles y coordinación entre las entidades estatales responsables de la seguridad de los mares han generado un espacio vacío para la utilización de este tipo de embarcaciones, siendo un asunto al que se le debe dar mayor seguimiento en dentro de la lucha contra el narcotráfico.

Estrategias como la planteada por la Armada Nacional en el marco de la seguridad multidimensional, y el reconocimiento por parte del Estado colombiano de los entornos marítimos como factor determinante en el desarrollo económico de la nación, representan avance importante en la lucha por controlar estos espacios vacíos de la geografía colombiana donde pululan los ecosistemas criminales.

La campaña naval “Orión” es un ejemplo de cooperación internacional en materia de seguridad ante las crecientes amenazas transnacionales que debe seguirse replicando en otros entornos que sean afectados por la amenaza constante del crimen organizado.

Por último, el Estado colombiano debe continuar con el enfoque de seguridad multidimensional planteado en su política de defensa y seguridad nacional en aras de seguir combatiendo los diferentes grupos al margen de la ley y organizaciones de crimen transnacional que afectan la seguridad del territorio, sus recursos y población.

Referencias

- Ágreda, A. G. (2010). Geopolítica de los Espacios vacíos. *REVISTA EJÉRCITO Vol. N.83 7EXTRAORDINARIO*, 20-27.
- Álvarez Calderón, C. (2017). Ocupación de espacios vacíos: una Condición sine qua non de la seguridad multidimensional en Colombia. En E. S. Prieto", *Escenarios y Desafíos de la Seguridad Multidimensional en Colombia* (págs. 307-386). Bogotá D.C: Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto".
- Álvarez Calderón, C. (2017). Ocupación de los Espacios Vacíos: Una Condición Sine Qua Non para la Seguridad Multidimensional en Colombia. En E. S. Prieto", *Escenarios y Desafíos de la Seguridad Multidimensional en Colombia [Gráfico]* (págs. 307-386). Bogotá: Ediciones ESDEGUE.
- Álvarez Calderón, Carlos Enrique ; Zambrano, Jaime Andrés. (2017). Globalización Desviada: Plataforma de Convergencia Criminal. En E. S. Prieto", *Escenarios y desafíos para la seguridad multidimensional en Colombia* (págs. 249-306). Bogotá D.C.: Editoriales ESDEGUE.
- Armada Nacional. (2018). *Informe Situación Veleros Caribe*. Cartagena D. T y C.: Armada Nacional.
- Armada Nacional. (12 de Abril de 2019). *Armada Nacional*. Obtenido de <https://www.armada.mil.co/eng/node/38995>
- Armada Nacional. (23 de abril de 2020). *Armada Nacional*. Obtenido de <https://www.armada.mil.co/es/content/mision-armada-nacional>
- Armada Nacional. (2020). *Plan de Desarrollo Naval 2042*. Bogotá D.C.: Armada Nacional.
- Armada Nacional. (2020). *Plan Estratégico Naval 2020 - 2023*. Bogotá D.C.: Armada Nacional.
- Arnold, M., & Osorio, F. (1998). Introducción a los Conceptos Básicos de la Teoría General de Sistemas. *Cinta moebio vol 3*, 40-49.
- Arquilla, J., & Ronfeldt, D. (2001). *Networks and Netwars: The Future of Terror, Crime, and Militancy*. Santa Monica: RAND Corporation.
- Ayres, P. (2012). *Dando forma a la ecología : la vida de Arthur Tansley*. Londres: John Wiley & Sons, Ltd.
- Barrera Herrera, F., Riveros, Á., & Ospina Rubiano, J. D. (2017). Convergencia de la Seguridad en Colombia: Terrorismo y Delincuencia Organizada. En E. S. Prieto", *Escenarios y Desafíos de la Seguridad Multidimensional en Colombia* (págs. 591-642). Bogotá D.C.: Ediciones ESDEGUE.
- Bartolome, M. C. (2015). Convergencia. Redes ilícitas y seguridad nacional en la era de la globalización. *Revista Política y Estrategia N° 126* , 175- 180.

- Beltrán, I., & Salcedo-Albarán, E. (2007). Entornos generosos para el crimen: Análisis del narcotráfico en Colombia. *Borradores de método*, 6.
- Benson, J. S., & Decker, S. H. (2010). The organizational structure of international drug smuggling. *Journal of Criminal Justice* vol.38, 130-138.
- Bertalanffy Von, L. (1976). *Teoría General de los Sistemas*. México: Editorial Fondo de Cultura Económica.
- Bovenkerk, F., Chakra, B., & Abou, B. (2004). Terrorismo y crimen organizado. *UNODC Forum on crime and society Vol. 4*, 3-16.
- Buckley, W. (1973.). *La Sociología y la Teoría Moderna de los Sistemas*. Buenos Aires: Editorial Amorrortu.
- Buelvas, E. P., & Vera, D. (2019). Colombia y su agenda de seguridad :del gobierno de Juan Manuel Santos al gobierno de Ivan Duque. En P. U. Peru, & Konrad Adenau Stiftung, *La Region frente a los cambios globales en materia seguridad , red de politica de seguridad* (pág. 45). Lima: Pontificia Universidad Católica del Peru.
- Burt, R. S. (1995). *Agujeros estructurales La estructura social de la competencia*. Chicago: Harvard University Press.
- Calderón, C. E., & Rodríguez Beltrán, C. A. (2018). Ecosistemas criminales: hábitats para la convergencia y la globalización desviada. *Revista Científica General José María Córdova Volumen 16, Número 24*, 1-30.
- Castañeda, S. L. (01 de julio de 2020). *Universidad del Rosario*. Obtenido de https://www.urosario.edu.co/Centro-de-Estudios-Politicos-e-Internacionales/Documentos/Analisis_coyuntura/Trafico-ilicito-de-migrantes-Silvia-Forero-12-de-f/#:~:text=Luc%C3%ADa%20Forero%20Casta%C3%B1eda*,Colombia%20es%20uno%20de%20los%20pa%C3%ADses%20de%2
- Clunan, A. L., & Trinkunas, H. A. (2010). *Ungoverned Spaces: An Alternative to State Authority in an Era of Softened Sovereignty*. Stanford: Stanford University Press.
- Cohen, S. (2009). *Geopolitics: The Geography of International Relations*. Lanham: Rowman and Littlefield.
- Comando General de las FF. MM. (23 de Abril de 2020). *Plan Estratégico Militar PEM 2030*. Obtenido de Ministerio de defensa Nacional: https://www.mindefensa.gov.co/irj/go/km/docs/Mindefensa/Documentos/descargas/estrategia_planeacion/proyeccion/documentos/trasformacion_futuro_FP.pdf
- Comando General de las Fuerzas Militares de Colombia. (11 de Agosto de 2020). Obtenido de Comando General de las Fuerzas Militares de Colombia: <https://www.cgfm.mil.co/es/blog/armada-de-colombia-finaliza-la-campana-naval-contraelnarcotrafico-orion-v>

- Consejo Nacional de Política Económica y Social. (2020). *Documento CONPES 3990 COLOMBIA POTENCIA BIOCEÁNICA SOSTENIBLE 2030*. Bogotá D.C.: Departamento Nacional de Planeación. Obtenido de <http://www.cco.gov.co/83-publicaciones/794-conpes-colombia-potencia-bioceanica-sostenible.html>
- Corbett, J. (1936). *Algunos principios de Estrategia Marítima. (Traducción y adaptación de "Some Principles of Maritime Strategy" Longmans, Green and Co. London. 1911)*. Buenos Aires: Escuela de Guerra Naval.
- Decker, S., & Chapman, M. T. (2008). *Drug smugglers on drug smuggling : lessons from the inside*. Philadelphia: Temple University Press.
- Defensoría del Pueblo. (2000). *Los cultivos ilícitos. Política Mundial y Realidad en Colombia*. Bogotá D.C.
- Departamento Nacional de Planeación. (12 de Agosto de 2020). *Resumen PND 2018-2022*. Obtenido de Departamento Nacional de Planeación: <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Prensa/Resumen-PND2018-2022-final.pdf>
- Dickinson, G., & Murphy, K. J. (1998). *Ecosystems: A Functional Approach*. Londres: Routledge London and New York.
- DIMAR. (2004). *RESOLUCION NUMERO 233 DIMAR DIGEN DE 2004*. Bogotá D.C.: Dirección General Marítima.
- DIMAR. (2019). *Dimar en Datos*. Bogotá D.C.: DIMAR.
- Drug Enforcement Administration. (2018). *2018 National drug threat assessment [Gráfico]*. Washington D.C.: DEA IntelPublications.
- Dunigan, M., Hoffmann, D., Chalk, P., Nichiporuk, B., & DeLuca, P. (2012). Characterizing and Exploring the Implications of Maritime Irregular Warfare. *RAND National Defense research institute*, 42- 48.
- El Tiempo. (21 de Febrero de 2018). *Capturan a jefe de red de tráfico de migrantes en Colombia*. Obtenido de <https://www.eltiempo.com>: <https://www.eltiempo.com/justicia/investigacion/capturan-a-jefe-de-red-de-trafico-de-migrantes-en-colombia-185730>
- El Tiempo. (21 de Febrero de 2018). *Capturan a jefe de red de tráfico de migrantes en Colombia*. Obtenido de El Tiempo: <https://www.eltiempo.com/justicia/investigacion/capturan-a-jefe-de-red-de-trafico-de-migrantes-en-colombia-185730>
- Escobar, L. J. (2000). La Debilidad del Estado Colombiano en Tiempos del Neoliberalismo y el Conflicto Armado. *Revista de Colombia Internacional Volumen 49, No. 50*, 103 - 116.

- Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto". (2016). Evolución del pensamiento estratégico con relación a la estrategia marítima y a la guerra en el mar. En E. S. Prieto", *ESTRATEGIA MARÍTIMA, EVOLUCIÓN Y PROSPECTIVA* (págs. 120- 288). Bogota D.C.: Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto".
- Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto". (2017). Empleo del Poder Naval en Contribución al Poder Marítimo Nacional. En R. Valdivia Correa, & J. L. Ferrari De Lima Soares, *Estado y el Mar Relaciones con el Poder Marítimo, el Poder Naval y el desarrollo nacional* (págs. 103- 134). Bogota D.C.: Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto".
- Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto". (2019). la interoperabilidad: el genesis de la lucha contra la transnacionalidad del narcotráfico. *Revista de Fuerzas Armadas edición 249*, 20 - 30.
- Etter, A. (1993). Diversidad Ecosistemica en Colombia hoy. En F. A. Escobar, *Nuestra Diversidad Biologica* (pág. 45). Bogota D.C.
- Eventon, R., & Bewley-Taylor, D. (2016). *An overview of recent changes in cocaine trafficking routes into Europe*. luxemburgo.
- Fischer, T., & López de Abiada, J. M. (2009). Realidad y ficción del narcotráfico en Colombia: análisis historiográficos, socioeconómicos y literarios . *iberoamericana IX Vol 35*, 87-92.
- Gagne, D. (29 de Enero de 2015). *Insight crime*. Obtenido de <https://es.insightcrime.org/noticias/analisis/que-impulsa-narcotrafico-maritimo-latinoamerica/>
- Hill, j. (1990). *Estrategia marítima para potencias medianas*. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales del Centro Naval.
- Ibáñez, L. d. (2013). ¿Hasta que punto convergen el terrorismo internacional y la criminalidad organizada ? : Parametros generales y escenarios criticos. *Revista instituto español de estudios estrategicos Vol.1*, 1-28.
- Jensen, T. (27 de Enero de 2020). *Cocaine yacht captured atlantic storm*. Obtenido de Newsweek: <https://www.newsweek.com/cocaine-yacht-captured-atlantic-storm-1484236>
- Jørgensen, S. E., & Fath, B. D. (2011). *Fundamentos de la modelización ecológica, volumen 21*. Amsterdam: Elsevier BV .
- Kingsley, M. (2014). Ungoverned Space? Examining the FARC's Interactions with Local Populations in Northern Ecuador. *Small Wars & Insurgencias Volume 25, No. 5-6*, 1017 - 1038.
- Lopez, J. I. (2012). Una Vision de Futuro , la Geopolitica de Alfred Mahan. *Revista Universidad EAFIT No.91*, 73 - 80.

- Luna, G. E. (2013). *EL NARCOTRÁFICO EN COLOMBIA: DE LAS FALENCIAS DE LA POLÍTICA DE PROHIBICIÓN Y SUS SECUELAS, A LA DISCUSIÓN DE LA DESCRIMINALIZACIÓN Y DESPENALIZACIÓN*. Bogota D.C.: PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA.
- Mahan, A. (1890). *La Influencia del Poder Marítimo a través de la Historia 1660- 1783*. Boston: Litle Brown Company.
- Makarenko, T. (2004). The crime - terror continuum : tracing the interplay between trasnational organised crime and terrorism. *Global Crime Vol 6*, 129 - 145.
- Martínez, N. I. (2015). *GEOPOLÍTICA, ESTRATEGIA MARÍTIMA E INTELIGENCIA ESTRATÉGICA EN LA DEFINICIÓN DE LOS INTERESES MARÍTIMOS COLOMBIANOS* . Bogota D.C.: Universidad del Rosario.
- Matfess, H., & Miklaucic, M. (2016). *Beyond Convergence World Without Order*. Washington, D.C. : Center for Complex Operations Institute for National Strategic Studies National Defense University.
- Matta Colorado, N. (26 de Febrero de 2017). Corredores del crimen organizado [Gráfico]. *El Colombiano*.
- Migdal, J. S. (1988). *Strong States and Weak Societies: State-Society Relations and State Capabilities in the Third World*. Princeton: Princeton University press.
- Ministerio de Comercio ,Industria y Turismo. (2011). *Expogestion Caribe*. Barranquilla: Fundesarrollo.
- Ministerio de Defensa Español. (1998). SAUL BERNARD.COHEN Geografía y Política en unMundo Dividida : Geografía y Política : Inextricablemente Unidas. En M. d. Español, *Cuadernos de Estaregias Vol. 99 las ideas estrategicas para el inicio del tercer milenio* (págs. 43-52). Madrid: Instituto Español de Estudios Estrategicos.
- Morselli, C. (2001). Structuring Mr. Nice : Enterpreneurial opportunities and brokerage positioning in the cannabis trade. *Crime. law and social change Vol 35*, 203 - 244.
- Naím, M. (2004). Las cinco guerras de la Globalizacion. *Foreign Policy Edición española*, 33 - 41.
- Observatorio Europeo de las Drogas y las Toxicomanías. (2016). *Informe sobre los mercados de drogas en la UE Visión de conjunto estratégica*. luxemburgo: Oficina de Publicaciones de la Unión Europea.
- OEA. (2013). *The Drug Problem in the Americas*. Washintong D.C.: Organizacion Estados Americanos.
- Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito. (2008). *La Amenaza del Narcotrafico en America*. New York: UNODC.

- Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito. (2008). *La Amenaza del Narcotráfico en America*. New York: UNODC.
- Osorio Dussán, L. H. (2017). La Visión Marítima de los Estados para Potenciar su Desarrollo Nacional. En E. S. Reyes, *EL ESTADO Y EL MAR Relaciones con el Poder Marítimo, el Poder Naval y el desarrollo nacional* (págs. 55-102). Bogota D.C.: Ediciones ESDEGUE.
- OTAN. (11 de Agosto de 2020). Obtenido de Organizacion del Tratado de Atlantico Norte: https://www.nato.int/nato-welcome/index_es.html
- Pachico, E. (15 de abril de 2013). *Insight Crime*. Obtenido de <https://es.insightcrime.org/colombia-crimen-organizado/la-nueva-cara-politica-de-los-grupos-narcotraficantes-en-colombia/>
- Pecaut, D. (2001). La tragedia colombiana: guerra, violencia, tráfico de droga . *Revista Sociedad y Economía*, núm. 1, 133 - 148.
- Policía Nacional. (2020). *Impacto financiero del narcotráfico Semestre I - 2020 [Cuadro]*. Bogotá: Ponal.
- Rabasa, A., Boraz, S., Chalk , P., Cragin, K., Karasik , T. W., Moroney , J. D., . . . Peters, J. E. (2007). *Ungoverned Territories: Understanding and Reducing Terrorism Risks*. Santa Mónica: RAND Corporation.
- Radden, P. (2013). The geography of badness: Mapping the hubs of the illicit global economy. En M. Miklaucic, & J. Brewer, *Convergence: Illicit networks and national security in the age of globalization* (págs. 97 -110). Washington: NDU Press.
- Rivera-Páez, S. (2017). La Armada Nacional y la Autoridad Marítima en Colombia:Hacia una Autoridad Acuática Integral. En E. S. Priteo", *El Estado y el Mar* (págs. 253 -279). Bogota D.C.: ESDEGUE.
- Robles, F. (3 de julio de 2020). *Lifeder.com*. Obtenido de <https://www.lifeder.com/clasificacion-recursos-naturales/#:~:text=Clasificaci%C3%B3n%20de%20Recursos%20Naturales%2C%20Caracter%20ADsticas%20y%20Ejemplos,-Por&text=Los%20recursos%20naturales%20pueden%20ser,ambiente%20sin%20ninguna%20acci%C3%B3n%20humana>.
- Roche, B. (24 de Abril de 2015). *Three sentenced for €300m cocaine smuggling operation*. Obtenido de The Irish Time: <http://www.irishtimes.com/news/ireland/irish-news/three-sentenced-for-300m-cocaine-smuggling-operation-1.2187966>
- Saiz, M. (02 de 12 de 2018). *Publico*. Obtenido de <https://www.publico.es/economia/narcotrafico-colombia-riqueza-negocio-precariedad-campesino.html>

- Salazar, L. G. (2010). Corredores y Territorios Estratégicos del Conflicto Armado Colombiano: una Prioridad por Territorializar en la Geopolítica de los Actores Armados . *Perspectiva Geográfica Vol. 15*, 9 - 36.
- Sandquist, G. M. (1985). *Introduction to system science*. Englewoob Cliffs: Prentice Hall. PMID:4083035.
- Telemetro. (18 de Febrero de 2020). *www.telemetro.com*. Obtenido de <https://www.youtube.com/watch?v=UTv-030DNEc&app=desktop>
- The Economist. (24 de mayo de 2014). *The Economist*. Obtenido de Tráfico de drogas en el Caribe circulo completo: <https://www.economist.com/the-americas/2014/05/24/full-circle>
- The Maritime Analysis and Operations Centre – Narcotics MAOC (N). (15 de Agosto de 2020). *MAOC Statics* . Obtenido de The Maritime Analysis and Operations Centre – Narcotics MAOC (N) [Tabla]: <https://maoc.eu/statics/>
- Till, G. (1988). *Estrategia Marítima y la Era Nuclear*. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales del Centro Naval.
- United Nations Office of Drugs and Crime. (2011). *The Transatlantic Cocaine Market Research Paper*. Viena: UNODC.
- United Nations Office of Drugs and Crime. (2011). *The Transatlantic Cocaine Market Research Paper*. Viena: UNODC.
- United Nations Office on Drugs and Crime . (2010). *Crime and instability Case studies of transnational threats*. United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC).
- United Nations Office on Drugs and Crime . (2010). *Crime and instability: case study of transnational threats [Gráfico]*. Nueva York: UNODC.
- United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC). (2010). *Crime and instability Case studies of transnational threats*. United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC).
- United Nations Offices on Drugs and Crime. (2015). *World Drug Report*. Viena: United Nations publication.
- UNODC, O. d., & Migracion Colombia. (2012). *Dimensión del delito de tráfico de migrantes en Colombia:realidades institucionales, legales y judiciales*. Bogota D.C.: Alvi Impresores S.A.S.
- Uribe, S. (2017). *Tesis Doctoral Evolución del Pensamiento Estratégico Marítimo-Naval Colombiano. En "El Derecho del Mar y los nuevos conceptos de la Oceanopolítica en la formulación de una Estrategia Marítima Nacional para Colombia"*. Bogota D.C: Universidad Alfonso X el Sabio de Madrid, España,.

- Uscategui, N. (1961). Distribucion Actual de las Plantas Narcoticas y Estimulantes Usadas por las Tribus Indigenas en Colombia. *Revista Academica Colombiana de Ciencias vol. XI No. 43*, 215- 228.
- White House. (1 de julio de 2011). *Strategy to Combat Transnational Organized Crime July 2011*. Obtenido de www.whitehouse.gov:
https://www.whitehouse.gov/sites/default/files/Strategy_to_Combat_Transnational_Organized_Crime_July_2011.pdf
- Williams, P. (1998). The nature of drug - trafficking networks. *Current History Vol. 97*, 154 - 159.
- Williams, P. (2013). Lawlessness and Disorder: An Emerging Paradigm for the 21st Century. En J. G. Stavridis, M. Miklaucic, J. Brewer, N. Gilman, J. Goldhammer, S. Weber, . . . G. Barnabo, *Convergence. Illicit Networks and National Security in Age of Globalization*, (págs. 15 - 36). Washington, D.C.: Center for Complex Operations Institute for National Strategic Studies By National Defense University Press.
- Yagoub, M. (9 de junio de 2016). *Insight Crime*. Obtenido de <https://es.insightcrime.org/noticias/analisis/el-paraiso-del-narcotrafico-en-colombia-las-islas-de-san-andres/>
- Zaitch, D. (2002). *Trafficking cocaine : Colombian drug entrepreneurs in the Netherlands*. The Hague: Kluwer Law International.

BIBLIOTECA CENTRAL DE LAS FF. MM
"TOMAS RUEDA VARGAS"



201003972

