

PERFIL

CRIMINOLÓGICO

Agosto 2015 • Nro. 19

Frontera Marítima

Claude Monet. 72

MERCADOS ILEGALES

PESCA ILEGAL Y
COCAÍNA

Galo Chiriboga Zambrano
Fiscal General del Estado



Prolífica la historia de piratas. Han alimentado nuestros sueños infantiles con sus hazañas a través de la gran pantalla. Un largo paréntesis y hemos vuelto a hablar de supuestos piratas en Somalia, en el Cuerno del África, donde los que se reputan piratas son aquellos que intentan defenderse de grandes buques pesqueros de las potencias que faenan en sus mares territoriales.

Cuando aprendimos la palabra soberanía, ella estaba cargada de la defensa de nuestros límites territoriales de norte y sur. Pero enfrentados como estamos al fenómeno criminal en su conjunto, hoy se completa la imagen con una amplia gama de actividades de los piratas modernos que se sirven de los mares para todo tipo de tráfico ilegal, que no es solo el robo de lo que pescan en arduas jornadas los pescadores artesanales o la sustracción eventual de motores fuera de borda, sino también estupefacientes, pesca ilegal, armas, tanto como trata y coyoterismo.

El proyecto de Fronteras, en que trabajamos con FLACSO-Ecuador nos ha encaminado hacia la dura realidad de que nuestra frontera marítima está cada día más plagada de depredadores y agentes de la delincuencia transnacional organizada. Si solo hablamos de rutas del narcotráfico sabemos que ellas se han diversificado, tanto como se ha globalizado el consumo. Rutas en todas las direcciones, uso de puertos legales; de barcos de gran calado que supuestamente llevan en sus vientres grandes resultados de la pesca legal y de alguna otra ilegal, como en el caso de las aletas de tiburón, que plantean ya la hipótesis de un tráfico conjunto aletas-cocaína.

En el control de nuestros mares está la acción efectiva de la Armada del Ecuador, en especial con el tráfico de combustibles, drogas o robo de motores, pero además, como bien se afirma en el presente estudio, el país está llamado a garantizar la vida humana en el mar, la navegación, la seguridad y protección marítima, evitar la contaminación del ambiente marino costero, fluvial y lacustre, la seguridad e integridad de los bienes que se trasladan en los denominados espacios acuáticos, prevenir las actividades ilícitas en dichos espacios y la zona marino costera, tanto como desarrollar los intereses marítimos.

Con una CONVEMAR en pleno vigor, con instituciones que se consolidan de continuo y asumiendo el desafío que nos propone la delincuencia transnacional organizada, el tema del mar se convierte en un espacio insoslayable (¿una frontera?) de actividad, control, vigilancia y acción de los órganos encargados de la seguridad y la justicia.

PERFIL

CRIMINOLÓGICO

Fiscalía General del Estado

Fiscal General del Estado
Galo Chiriboga Zambrano

Coordinador de Recursos
Santiago Velasco Andrade

Director de Política Criminal
Santiago Argüello Mejía

Directora de Comunicación Social
Alexandra Jaramillo

FLACSO Ecuador

Proyecto
"Economía política de la violencia en
las regiones fronterizas de América
Latina"

Fernando Carrión
Investigador / Profesor

Francisco Enríquez Bermeo
Investigador

Portada:
"Sol naciente"
de Claude Monet

Quito, agosto 2015.
2 000 ejemplares.

Distribución gratuita.
PH Ediciones/industria gráfica.

Fiscalía General del Estado:
Av. Patria y Av. 12 de Octubre,
Edificio Patria
Telf.: (593 2) 3985800 ext. 173024
www.fiscalia.gob.ec
Quito - Ecuador

FGE
Fiscalía General del Estado
ECUADOR

FLACSO
ECUADOR

IDRC | CRDI

International Development Research Centre
Centre de recherches pour le développement international

Fronteras marítimas y mercados ilegales

Contralmirante Carlos Albuja Obregón

Director Nacional de Espacios Acuáticos, Armada del Ecuador

Para comprender la problemática del desarrollo de los mercados ilegales en el ámbito marítimo, en primera instancia es necesario definir lo que es una frontera. Una frontera es una franja de territorio situada en torno a los límites internacionales. Las fronteras, al contrario de lo que muchas veces se cree, no se demarcan únicamente cuando hay tierra de por medio, pues existen diferentes tipos de fronteras: aéreas, territoriales, marítimas, fluviales y lacustres. Esto quiere decir que, en muchos casos, la frontera de un país con otro no se encuentra definida solamente donde hay tierra, pues en algunos casos esa división se efectúa utilizando ríos, mares, lagos, etc.

El espacio interior que se circunscribe entre las fronteras marítimas lo constituyen los espacios marítimos o territorio marítimo, que para el caso que nos ocupa, el Ecuador los tiene plenamente definidos tal como se puede apreciar en el gráfico 1.

Mercados ilegales

El segundo punto necesario de definir es el origen de los mercados ilegales. El fenómeno de los mercados ilegales tiene su génesis en los tiempos de crisis o en períodos de control gubernamental de la economía. Usualmente cuando la escasez de bienes de primera necesidad obliga a los gobiernos a imponer controles de precios, racionamiento de bienes o controles arancelarios. En estas circunstancias, los vendedores estarían dispuestos, eventualmente, a evadir el cumplimiento de las leyes en sus distintos contextos con la finalidad de obtener mayores ganancias, en tanto que los compradores estarían dispuestos a pagar precios más elevados – a veces no les quedaría más remedio – para conseguir un activo que les es prohibido o limitado; es decir, la existencia de una mayor demanda de la que se puede satisfacer, la existencia de una oferta que no se puede entregar por la imposición de prohibiciones o sanciones, o la necesidad de los comerciantes por vender a un mejor precio en un mercado no establecido, configuran la existencia de un mercado ilegal.

En consecuencia, un mercado ilegal internacional comúnmente tiene su origen en un territorio en donde existe un oferente y termina en otro territorio en particular donde lo recibe un demandante. En este caso y para la mayoría de las mercaderías en tránsito, los espacios marítimos constituyen el área por la cual se desplazan.



Si consideramos que el territorio marítimo del Ecuador es 5,38 veces el territorio terrestre, tal como se demuestra en el gráfico 1, podemos inferir que, para cumplir las tareas de vigilancia, control y neutralización de las actividades ilícitas en los espacios acuáticos de responsabilidad, se requiere emplear mayor cantidad de recursos materiales y de personal, que aquellos que se emplean en el territorio terrestre.

En el gráfico 2 se presentan las principales actividades ilícitas en los espacios acuáticos del Ecuador y su evolución a través del tiempo, desde el año 2005 hasta la presente fecha.

La migración ilegal por vía marítima ha desaparecido desde el 2010. En cuanto al tráfico ilegal de mercaderías suele incrementarse en el último trimestre de cada año por las festividades de navidad y fin de año. El tráfico ilícito de combustibles, a pesar de haber disminuido en comparación con el periodo correspondiente en relación a años anteriores aún se mantiene en cantidades importantes debido a la diferencia de precios con los países vecinos, por lo que se han intensificado los controles. La pesca ilícita no declarada no reglamentada demuestra una tendencia a aumentar, a pesar de que en el presente año no llega al nivel de años anteriores.

En lo que respecta al robo de motores, éste tiene un impacto psicológico importante en la comunidad de pesca artesanal; empero, si consideramos que el universo de las embarcaciones menores a 10TRB es de aproximadamente 28.000 registradas, los motores robados representan el 0,6%, esperando reducir el mismo con la implementación de dispositivos de monitoreo satelital. Para el caso del narcotráfico, se puede apreciar que, en el presente año, se ha incrementado la captura de sustancias estupefacientes y psicotrópicas, debido al incremento de estas actividades y al control que la Armada del Ecuador ejerce en el territorio marítimo nacional.

La Gobernanza en los Espacios Acuáticos.

Ahora bien, surge la pregunta ¿Cómo se organizan las actividades en los espacios acuáticos? La respuesta se debe buscar evidentemente en una Ley. Esta última idea es básica en función de que el gigantesco espacio

marítimo mundial, que es por naturaleza internacional. Pero los Estados ribereños son diferentes en cuanto a su estructura normativa interna. Los buques que al izar la bandera de ese Estado ribereño se encuentran en su camino con otros buques de otras banderas y visitan otros Estados necesitan de uniformidad normativa, que en primera instancia permita el libre flujo de las mercancías que van a bordo de las naves.

Ecuador no ha sido ajeno a esta necesidad, hemos firmado la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, conocida como CONVEMAR, y es necesario cumplir con los compromisos internacionales que ésta demanda, así como disponer de los medios adecuados para garantizar la exploración y explotación de los recursos vivos y no vivos que se encuentran en el territorio marítimo nacional y plataforma continental.

Además de lo indicado anteriormente, es necesario contar con una ley que permita la gobernanza, gestión, vigilancia y control de los espacios acuáticos, acogiendo lo dispuesto por la CONVEMAR y demás instrumentos internacionales en el ámbito marítimo. El objeto de esta ley será garantizar la vida humana en el mar, la seguridad de la navegación, la seguridad y protección marítima, evitar la contaminación del ambiente marino costero, fluvial y lacustre, la seguridad e integridad de los bienes que se trasladan en los denominados espacios acuáticos, prevenir las actividades ilícitas en dichos espacios y la zona marino costera, y el desarrollo de los intereses marítimos, (RECUADRO)!!! mediante la articulación, coordinación y corresponsabilidad entre las distintas autoridades nacionales.

Por lo tanto, es necesario plantear un esquema de gobernabilidad de dichos espacios en donde la Armada del Ecuador, por su recurso humano competente y calificado, su estructura organizativa, infraestructura física y medios, tiene la responsabilidad de ejercer el control pleno y efectivo de nuestros espacios marítimos jurisdiccionales, en contribución directa a la Gobernanza de estos espacios marítimos.

Sistema de vigilancia y control de las fronteras marítimas.

Por principio, dada la naturaleza y extensión de mares y océanos, su control es imperfecto y sólo puede ser local y temporal. Por esta razón; en el mundo ideal,

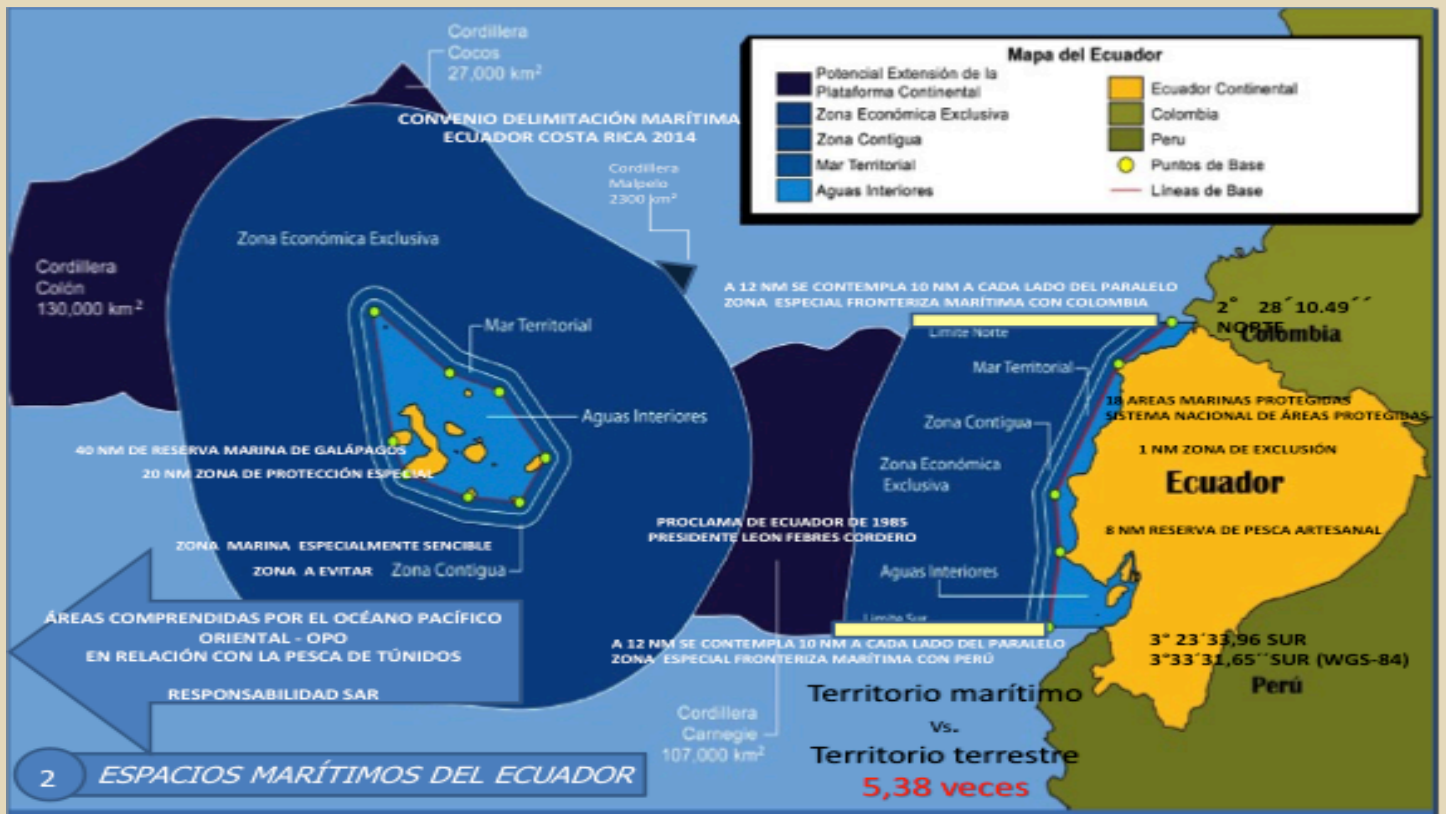


Gráfico 1: Fuente: Armada del Ecuador, 2014.



Gráfico 2: Fuente: Dirección Nacional de Espacios Acuáticos

el control requiere de buques y personas que realicen permanentemente acciones de supervigilancia. Esto sin embargo es irreal ya que los recursos son escasos y limitados, llevándonos a sustituir las naves por equipos y medios tecnológicos que permitan realizar complementariamente acciones de vigilancia, monitoreo y seguimiento.

La Armada del Ecuador, conforme el marco legal nacional e internacional vigente, emplea sus capacidades de acuerdo al Concepto Estratégico Marítimo y el Plan de Seguridad Integral y Protección de los Espacios Acuáticos, ejecutando en forma permanente actividades de Policía Marítima, empleando constantemente todos sus medios disponibles.

Para el control de las actividades que se realizan en el territorio marítimo, es necesario contar con sistemas, infraestructura y equipos para mantener el control permanente, 24 horas al día, 7 días a la semana y 365 días al año, por lo que la vigilancia se la debe ejecutar a través de sensores, como radares en costa, unidades a flote o de aeronaves de exploración aeromarítima; por lo tanto, se requiere el desarrollo de proyectos para “Neutralizar las Actividades Ilícitas y Asistir Oportunamente a Emergencias en los Espacios Acuáticos”, así como de un “Sistema de Vigilancia y Monitoreo Costero, SVMC” que comprenda la instalación de radares y sistemas optrónicos en el litoral continental; entre otros.

Reflexión final

El mar, al ser fuente de enormes riquezas, ha sido pretendido por el hombre, y es así como históricamente ha querido delimitar las aguas adyacentes a su territorio. Hoy contamos con nuestros límites marítimos definidos y reconocidos por todos los Estados miembros de las Naciones Unidas.

Ecuador, Estado Marítimo por su posición geográfica equinoccial, su inmenso espacio marítimo jurisdiccional y su conexión directa a la cuenca Asia – Pacífico, tiene una riqueza marítima inexplorada y no cuantificada aún, con un potencial de recursos vivos y no vivos, cuyo cuidado y protección recae en el Estado ecuatoriano y en sus instituciones, siendo importante disponer de una Armada con la capacidad de proteger sus intereses marítimos, incluso más allá de sus espacios acuáticos jurisdiccionales.



Garantizar la vida humana en el mar, la navegación, la seguridad y protección marítima, evitar la contaminación del ambiente marino costero, fluvial y lacustre, la seguridad e integridad de los bienes que se trasladan en los denominados espacios acuáticos, prevenir las actividades ilícitas en dichos espacios y la zona marino costera, y el desarrollo de los intereses marítimos.

Modus operandi de la delincuencia en el litoral ecuatoriano

Diego Pérez Gallo

Fiscal Provincial de Esmeraldas

La realización de delitos en los espacios acuáticos lleva implícita una ejecución, logística y metodología distinta a aquellos que se cometen en el continente. Este tipo de ilícitos no se encuentran compilados en un capítulo especial dentro de nuestra legislación, pues se circunscriben a todas aquellas conductas o actos típicos establecidos en el catálogo de delitos del Código Orgánico Integral Penal (COIP) siempre que se realicen en los espacios acuáticos del Ecuador.

En consecuencia, la tipificación del COIP no distingue entre la realización de los delitos en zonas marítimas o fluviales y terrestres, que conlleve una variación en la pena prevista o constituya un tipo penal distinto; razón por la que en estos casos se puede tener una variedad de tipos penales; no obstante, es preciso tener presente que si bien estos ilícitos se ejecutan en espacios acuáticos, su planificación u organización se realiza en tierra.

En el caso específico de los delitos cometidos en la zona fronteriza acuática norte del país, se evidencia de manera fehaciente la inexistencia o ineficacia de las políticas públicas como consecuencia de una legislación obsoleta, la falta de control o ineficacia de los controles realizados por las entidades administrativas, desocupación, desempleo, bajo nivel educativo, falta de fuentes lícitas de trabajo, dificultades económicas, alto índice de consumo de alcohol y drogas, desplazamiento de ciudadanos extranjeros en forma legal e ilegal, falta de colaboración ciudadana por temor a represalias, entre otros factores socio económicos adversos que coadyuvan negativamente en esta problemática, convierten a sus habitantes, en presas fáciles para su vinculación en ilícitos; ya que se ven sometidos al poder económico y/o a la violencia física y psicológica de organizaciones delictivas nacionales y transnacionales, quienes aprovechando la vulnerabilidad, experticia y vasto conocimiento del mar de nuestros conciudadanos los enrolan como parte de sus grupos delictivos.

Estos factores contribuyen a la proliferación de delitos más específicos en el área antes indicada, tales como el tráfico ilícito de sustancias catalogadas sujetas a fiscalización, el almacenamiento, transporte, envasado, comercialización o distribución ilegal de hidrocarburos en los puertos marítimos o fluviales o mar territorial, robo (en el anterior Código Penal se contemplaba la piratería como conducta específica) y contrabando.

La producción de drogas de Perú y Colombia se interna en nuestro país aprovechando la red vial, por cuanto ella permite cruzar el país entero en un tiempo muy corto y es así como facilita la movilización de la droga a cualquiera de los puntos de almacenamiento o envío; ya que una vez en el país, buscan la salida de la mercancía a través de la red portuaria internacional del país: 4 puertos comerciales internacionales públicos y 9 privados en 400 millas o de uno de los 5 puertos pesqueros regulares.

Pero no se limita a este número, puesto que sin contar con una infraestructura adecuada, se realiza una actividad similar en otros puntos del país, pudiendo aumentar en número por la existencia de cerca de 82 caletas pesqueras en Esmeraldas y 240 aproximadamente en todo el país. Existe además una vasta flota atunera con cerca de 120 naves a nivel nacional, así como una amplia flota pesquera artesanal con alrededor de 24000 fibras a motor, de las cuales aproximadamente 6000 corresponden a la Provincia de Esmeraldas; menos de la mitad de ellas se encuentran debidamente matriculadas.

La ubicación privilegiada de las Islas Galápagos es también un factor en el desarrollo del tráfico ilegal de drogas, ya que al encontrarse a una mayor distancia del continente permite un campo de acción más amplio para los grupos delictivos, que utilizan estos espacios como zona de reabastecimiento de provisiones y com-

bustibles para las embarcaciones que salen principalmente desde Manta con destino a Centroamérica.

Es así como embarcaciones tipo fibra ecuatorianas transportan alcaloides desde el litoral continental, especialmente desde Manabí y Esmeraldas, hacia la frontera de Guatemala con México en un recorrido superior a las 800 millas náuticas. Para este efecto modifican la estructura de la embarcación, ya que amplían la bodega que normalmente se destina al hielo que mantiene el producto fresco en una faena de pesca habitual, llegando a cargar entre 400 a 600 kilos de droga, a más de la tripulación que generalmente la constituyen 3 personas.

Regularmente el embarque de la droga se lo realiza en Colombia y la sacan desde el sector del delta del río Mira y del río Mataje. Se establece un punto de encuentro, donde se traspassa el alije o se deja la droga con una sonoboya, al personal que llevará el cargamento hasta Centroamérica y que será apoyado por el personal de logística que generalmente sale desde Manta. En caso de presencia de la autoridad marítima, largan la carga con una sonoboya, y coordinan posteriormente la recuperación de la mercancía perdida.

Por otra parte, una de las principales necesidades logísticas de las actividades ilegales, es el requerimiento de combustible, destinado al transporte marítimo, fluvial, terrestre y necesario para la refinación de Base de Cocaína. Este es un componente esencial de sus operaciones, ya que en el medio marítimo y los esteros del delta de los ríos Mira, Satinga y Mataje, necesitan grandes cantidades de combustible para movilizarse y mantener la producción de base de coca con gasolina blanca. Con un elemental proceso químico se logra separar el aceite de la gasolina, que reciben en cupos para fines de pesca artesanal.

Nos acercamos al tren logístico utilizado para la venta ilegal de combustibles:

- Transporte terrestre y acumulación: el traslado del combustible empieza con la única salida autorizada por Petroecuador para el transporte de combustibles en la provincia de Esmeraldas la Refinería Estatal de Esmeraldas. Los auto-tanques deberían ser monitoreados a través de equipos con GPS y supervisados por la ARCH. Para el efecto cada vehículo debe mantener un

permiso en el que se especifica: cantidad y tipo definido de combustible, fecha de inicio del transporte, fecha de finalización de la autorización, destinatario con nombre y dirección. Una vez en el centro de distribución será expendido de acuerdo a la norma existente; para los pescadores artesanales de acuerdo a los cupos determinados por la autoridad competente.

- Distribución al usuario final y cadena de acumulación del combustible a transportar ilegalmente: una vez recibido el combustible en la gasolinera de pesca artesanal, sea el expendedor o el pescador que recibe el combustible, entregan los cupos a terceros y así la mayoría del volumen de la gasolina artesanal se dirige hacia bidones de 55 galones, que son almacenados en guaridas, casas e inclusive en las orillas de los esteros con el propósito de reunir cantidades que van de 2000 a 5000 galones para ser enviados en lanchas rápidas, este método es usado normalmente en las poblaciones ubicadas en el litoral desde Esmeraldas hasta Majagual. El destino final es aproximadamente un 20% al puerto de Tumaco y un 80% para los centros de acumulación en la rivera colombiana del río Mataje, las poblaciones de la Casas, Cementerio, Satinga y el delta del río Mira, en Colombia.

- Seguridad del tráfico ilegal: para efectuar el control y protección de las embarcaciones que transportan el combustible de manera ilegal, se ha formalizado un grupo de “presuntos pescadores” que crean una red de comunicaciones con equipos celulares cuya cadena de alerta y vigilancia comienza en el Puerto Pesquero Artesanal y termina en la boca del canal de Limones; sin embargo cuando operan los contrabandistas desde las poblaciones de El Cauchal hasta la boca norte del canal de Limones, salen primero una serie de embarcaciones para avisar la presencia de unidades de la Armada; la única diferencia que en ese sector efectúan la transmisión a través de las empresas telefónicas de celular colombianas, que tienen la capacidad de transmisión hasta el sector del río Mataje.

En el caso específico de los delitos cometidos en la zona fronteriza acuática norte del país, se evidencia de manera fehaciente la inexistencia o ineficacia de las políticas públicas como consecuencia de una legislación obsoleta, la falta de control o ineficacia de los controles realizados por las entidades administrativas

Pesca ilegal y cocaína

María Del Camino Troya

Asesora de la Dirección de Política Criminal FGE

La pesca ilegal, conocida oficialmente como Pesca Ilegal No Declarada y No Reglamentada (INDNR) consiste en la captura de fauna silvestre de los océanos de manera ilegal y no regulada, mencionamos por ejemplo la captura de especies protegidas, exceso sobre cuotas establecidas por especie, sobre pesca, pesca sin licencia, uso de métodos ilegales como uso de cianuro entre otros.

La pesca ilegal se está convirtiendo de manera apresurada en una de las actividades delictivas más rentables, generando entre USD\$10 mil millones a USD\$23 mil millones al año y se estima que uno de cada ocho productos marinos es pesca ilegal (Agnew et al. 2009). Los grupos de crimen organizado transnacionales (DOT) se encuentran en el eje de esta prolífica actividad.

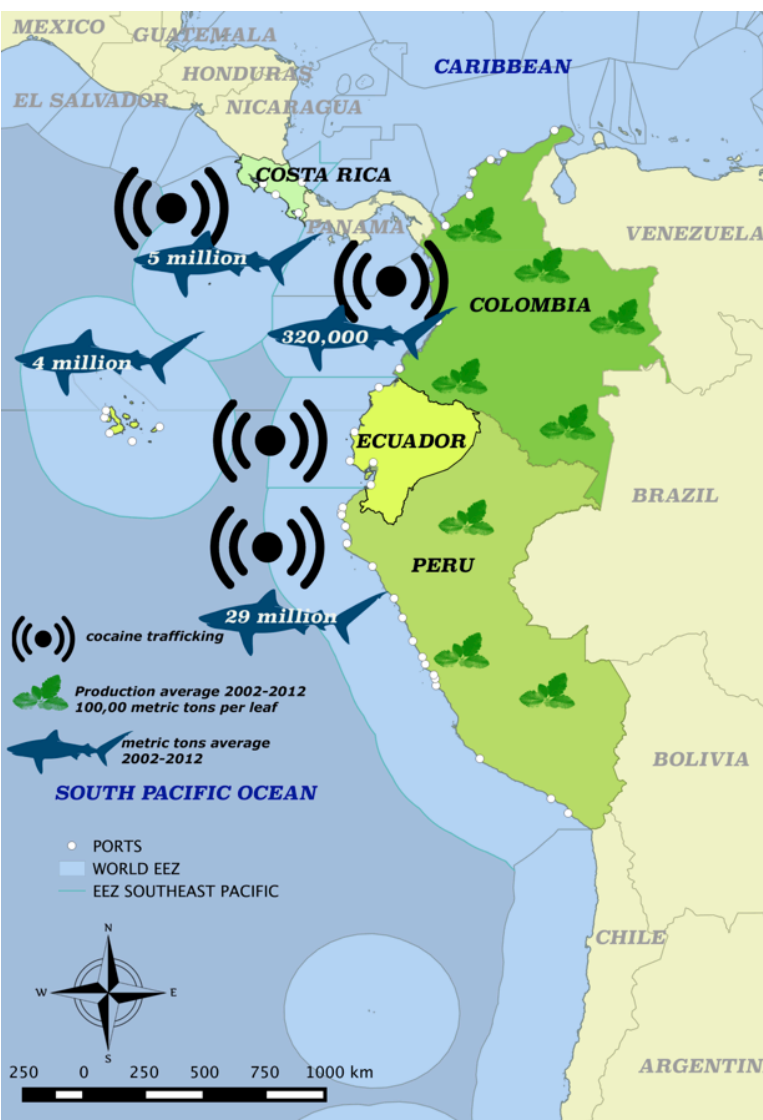
Uno de los tipos de pesca ilegal más alarmante es la de tiburón, con fines de extracción de aletas. Este es uno de los negocios más rentables en el cual los grupos DOT se han insertado. La industria del aleteo de tiburón se está expandiendo rápidamente y a nivel global, como la amenaza más grande a las poblaciones globales de esta especie. Las aletas de tiburón son uno de los productos pesqueros más caros: 1kg de aletas pueda llegar a los USD\$700 o más. En Australia una sola aleta puede llegar a venderse en \$USD1000 y un plato de sopa de aleta puede costar USD\$100. Una sola aleta pectoral de tiburón ballena se puede vender en \$USD20.000 y la pectoral de un tiburón peregrino en USD\$50.000. En total la industria ilegal de aletas de tiburón generan entre USD\$540 millones a USD\$1.2 mil millones por año.

Los delitos ambientales como la pesca ilegal se ha transformado en una de las actividades más importan-

tes de los grupos de DOT en conjunto con el narcotráfico, trata y coyoterismo, tráfico de armas, entre otras actividades. Es dentro de este contexto que el tráfico de cocaína y tráfico de aletas de tiburón es dirigido por los mismos grupos de DOT. Los reportes de decomisos y evidencia anecdótica indican que estos grupos están utilizando las mismas rutas marítimas y puertos para el tráfico de cocaína y para productos de la pesca ilegal, especialmente las aletas de tiburón. La hipótesis se sostiene si se aprecia que, según la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y Delito, de 2007 a 2010 el 44.5% de la cocaína decomisada fue de barcos pesqueros. (recuadro)!!!

Dentro del sistema global de las redes de tráfico de los grupos de DOT, las fronteras son el epicentro para el desenvolvimiento de sus actividades ilícitas. Una de las fronteras más usada y explotadas para fines de tráfico de productos ilegales son las fronteras marítimas. Ellas son increíblemente difíciles de monitorear y controlar por lo cual dentro de este espacio prosperan las actividades de los grupos DOT. Se estima que el 65% de la cocaína que ingresa a Estados Unidos lo hace por el corredor pacífico. Mientras que el 26% de toda la cocaína producida en América Latina es enviada mediante vías marítimas a Europa (UNODC, 2014).

Ecuador y Costa Rica son de los principales productores de aletas de tiburón, y puntos de tránsito y transbordo para cocaína que ingresa a Estados Unidos y Europa. En estos dos países la industria de la pesca ilegal y tráfico de cocaína conviven y cofinancian a las operaciones de los grupos DOT. La situación geográfica estratégica de Ecuador, sumada a algún déficit de gobernabilidad y altos niveles de corrupción lo han vuelto en un centro para las operaciones de los grupos DOT. El 10% del tránsito de cocaína global se origi-



na en Ecuador, aportando de manera significativa al mercado global que se estima estar en USD\$88 mil millones (UNODC).

La industria pesquera tiene un rol muy importante en el tráfico de cocaína en la región y globalmente. Los buques de pesca son esenciales para el transbordo de la droga hacia Europa y EEUU. Las actividades de estos buques incluyen la prestación de servicios de abastecimiento de combustible para el transporte de cocaína y el transporte hacia lugares de aterrizaje remoto y puertos comerciales para la entrega del producto.

Los puertos del Ecuador en Guayas y Manabí son altamente atractivos debido a su proximidad con carreteras hacia Colombia y Perú y sus ineficientes controles aduaneros y alto tráfico de contenedores y productos de pesca con la actividad de exportación a los merca-

dos receptores de cocaína y aletas de tiburón. Según “Transparencia Internacional” Ecuador es el cuarto país más corrupto del continente, lo que afectaría al 67% de entidades públicas. A pesar de lo que se hace en términos de política pública, siguen siendo inefectivos los controles aduaneros y muchos contenedores se contaminan con cocaína y aletas de tiburón.

Aparte de las deficiencias estratégicas del Ecuador, una de las razones por las cuales los grupos DOT están involucrados en el tráfico de aletas es debido al bajo riesgo legal que este delito supone. Con el incremento de pesca INDNR como resultado de la diversificación y expansión de los grupos de crimen organizado transnacional y las deficiencias estratégicas de los puertos en el Pacífico Sur (Colombia, Costa Rica, Ecuador y Perú), esta actividad se está volviendo igual de importante que el narcotráfico.

Sin embargo el tráfico de cocaína y pesca ilegal no son los únicos tipos de crimen que florecen conjuntamente en el país. El tráfico ilegal de migrantes y tráfico de personas también conviven con estas actividades. Se debe transformar mediante política pública y mejora de capacidades de interdicción la imagen del Ecuador como un paraíso para las actividades de los grupos de crimen organizado transnacional de Albania, Ucrania, Italia, China, México, Rusia, Colombia, Perú entre otros. La pesca ilegal no solo presenta una amenaza a la biodiversidad de nuestros océanos, sino también compromete el bienestar de nuestras futuras generaciones y la soberanía alimentaria de nuestro país.

La hipótesis se sostiene si se aprecia que, según la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y Delito, de 2007 a 2010 el 44.5% de la cocaína decomisada fue de barcos pesqueros.

Inteligencia y cooperación: combate del crimen en el mar

Gabriela Ruiz

Investigadora del proyecto Fronteras FLACSO-Ecuador

En octubre de 2013, un barco procedente de Panamá navegaba a 135 millas frente a las costas de Manabí en Ecuador. Las autoridades interceptaron la embarcación por encontrarse en la Zona Exclusiva Económica (ZEE) de 200 millas. El buque pesquero tenía 799 kilos de cocaína, banderas de Aruba, Panamá, Colombia y Venezuela, y no cargaba con redes ni equipo para pescar.

Para sancionar el tráfico de drogas, las autoridades aplican normativas internacionales como la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR, 1982), ratificada por 192 países. Las leyes del mar son relativamente recientes, debido a las dificultades que representa determinar con precisión los límites marítimos entre Estados. Añejas controversias limítrofes se extienden al mar: Perú por ejemplo, sostiene la tesis de “Mar de Grau” que toma como base la bisectriz y no el paralelo (270 grados), afectando al Ecuador con 13.245.6 kilómetros. El mar territorial es la extensión de la soberanía de un Estado, y de sus aguas interiores a una zona adyacente a sus costas. Se extiende desde las líneas base hasta un límite que no exceda las 12 millas marinas.

En opinión del asesor en asuntos marítimos de la Armada Nacional, Tnte. Renán Valladares, estas disputas han quedado atrás, pues dichos conflictos limítrofes se han superado a través de mecanismos de cooperación, dando paso a una nueva etapa en la formulación de políticas regionales, aceptando la conformación de espacios de interés común y por lo tanto, de responsabilidad compartida en temas de seguridad. Cuestión relevante si se considera que Ecuador tiene un mar territorial que supera al territorio continental en una relación de 5 a 1.

El uso de tecnología es clave para identificar embarcaciones sospechosas. Entre las prácticas que mejoraron el control del mar está el sistema de seguimiento por satélite para los buques oceánicos de 20 toneladas o más grandes (2008) con centro de operaciones en Guayaquil y una oficina satélite en las Islas Galápagos (2009). Se suman a la estrategia, vehículos aéreos no tripulados para patrullar la costa, el uso de un chip que contiene los planes de navegación para cada buque registrado previamente en la Marina para permitir la interoperabilidad de sistemas de georeferencia y registro de embarcaciones.

Ecuador está en medio de los mayores productores de

cocaína. Los operativos Tormenta del Pacífico (2006), Huracán Azul (2008), Aniversario (2009) y Galaxia (2013), evidencian que hacia el país se envía la cocaína y desde aquí se exporta a través de rutas aeromarítimas. Ecuador es un nodo estratégico en las rutas internacionales del tráfico de drogas, armas, precursores químicos, personas y dinero a través del Océano Pacífico, como un corredor central.

Los puntos más vulnerables son los puertos y sus cargas que concurren con rutas de diferente vocación ilegal: El tráfico de personas desde puertos como el Guayaquil (Guayas), Manta (Manabí) o Esmeraldas, haciendo escala en Galápagos y con destino a Estados Unidos. El tráfico de armas se hace principalmente utilizando Puerto Huataco en Perú y Puerto Bolívar (El Oro) hacia San Lorenzo (Esmeraldas)-Puerto Buenaventura (Colombia) o hacia Puerto Ospina (Sucumbíos) frontera con Colombia para surtir a los grupos irregulares. El caso de Esmeraldas es particularmente complejo, pues además de permitir el tránsito a pie, el Canal de los Vientos es navegable por lanchas que conectan a Tumaco a través de los esteros, para el envío de drogas hasta Nariño en Colombia.

Datos del Programa de Control de Contenedores de la Oficina de la ONU contra la Droga y el Delito, refieren que el 90% del comercio mundial se lleva a cabo a través de puertos por donde circulan más de 500 millones de contenedores y menos del 2% son inspeccionados. Las cargas son contaminadas usando todo tipo de recursos como las imitaciones de frutas tropicales en fibra de vidrio. En mayo de 2014, más de 300 kilos de cocaína escondidos en bananas procedentes de Ecuador fueron decomisados en Alemania e Italia; otros 170 kilos de cocaína se encontrarían en Guayas preparados para su envío hacia Gioaia Tauro, Calabria (Italia).

El mar es la frontera pendiente por problematizar como espacio continuo que integra, así lo demuestran la eficiente operatividad de las organizaciones criminales que usan el corredor del Pacífico, puertos o aeropuertos para negocios a gran escala con destino a Europa, Asia y Australia. Es decir, la infraestructura desarrollada por el Estado ecuatoriano y sus óptimas condiciones, ha creado ventajas competitivas respecto a sus vecinos y es aprovechada por las organizaciones criminales para lograr el traslado de mercancías ilegales. Los narcotraficantes y contrabandistas del mar están siempre un paso adelante en innovación tecnológica.

Ana Lilia Pérez

Periodista y escritora mexicana

Por Francisco Enríquez Bermeo, investigador de FLACSO-ECUADOR

Pregunta: ¿Cómo es utilizado el mar por los mercados ilegales?

Respuesta: Por el mar se trafican armas, personas, bienes falsificados o robados y narcóticos. Ahora mismo a Europa llegan por barco desde África miles de personas que huyen de la guerra y son llevados por traficantes. Con frecuencia por el mar se trafican bienes ilegales por transportes legales, camuflados con bienes lícitos de exportación. Bienes como el acero, hierro y oro que se extraen en México son robados por el cártel de los “caballeros templarios” y los llevan al Asia por el Océano Pacífico. Los “zetas” (exmilitares de élite) diversificaron sus actividades, además de drogas, trafican con combustibles que obtienen ilegalmente de Pemex. Realizan piratería y tráfico de personas hacia todo el planeta. Para ello hacen alianzas con otras organizaciones criminales. Tienen gente infiltrada en puertos y aeropuertos de todo el mundo.

P: ¿Cómo operan las diferencias de género en los mercados ilegales?

R: Las mujeres son empleadas como presta nombres para lavado. Para el tráfico llevan drogas adheridas a sus cuerpos en condición de “mulas” o “burreras”. Hay más hombres que mujeres en el mar. Las mujeres por ser más atractivas, tienen menos revisiones.

P: ¿Qué factores propician que los Estados sean colonizados por el narcotráfico y los grandes cárteles?

R: El principal caldo de cultivo para la conformación de narco-estados es la corrupción. Son los Estados débiles, los que no tienen autoridad moral frente a sus gobernados. Hoy en México, la corrupción está enquistada desde lo local hasta lo nacional. Si a ello se suma la marginalidad y la pobreza, se tienen todos los ingredientes de ese caldo de cultivo. Los narcotraficantes reparten alimentos, juguetes, construyen escuelas, centros de salud, principalmente en lugares donde el Estado no hace nada o hace muy poco. Allí es donde penetran las organizaciones criminales y gobiernan.

P: ¿Qué hacer para que se otorgue al mar la importancia que merece?

R: Todo país tiene aguas nacionales. Las internacionales no tienen gobierno. Hay iniciativas internacionales que buscan hacer operativos para evitar el flujo de drogas. México es eje del crimen internacional. El gobierno mexicano y su armada no participan de estas iniciativas

P: ¿Qué importancia tiene la costa del pacífico sur en esta matriz global del narcotráfico, particularmente Ecuador?

R: El Plan Colombia significó el repliegue de los narcotraficantes y su ocultamiento en países como Venezuela, Perú y Ecuador. La cocaína es el narcótico de mayor consumo. El mercado ha ido reduciéndose en EE.UU, mientras que en el norte de Europa y Australia crece. Un capitán de barco está prohibido de abrir los contenedores que lleva y por tanto está impedido de saber lo que lleva. En el Puerto de Guayaquil se embarcan toneladas de drogas al granel junto con varios granos. En Ecuador se embarcan las drogas que no pudieron embarcar en Colombia.

P: ¿Qué hay de más novedoso en términos tecnológicos para el transporte de droga vía mar?

R: Cada vez es más recurrente el uso de sumergibles para transportar droga. Se construyen túneles submarinos por los que van buzos que transportan drogas. En las zonas petroleras como el Orinoco en Venezuela, en Ecuador y varios lugares de Colombia, se ha hecho muy común, que sumergibles o lanchas rápidas se aproximen a buques petroleros y con buzos, coloquen drogas debajo de los buques petroleros, las que van soldadas y dotadas de GPS, lo que les permite monitorear su recorrido. En algún punto del mar esas drogas se desprenden de los barcos petroleros y son arrojadas con boyas, que son recogidas por otras embarcaciones.

El tráfico transatlántico de la cocaína

Lina Magalhaes

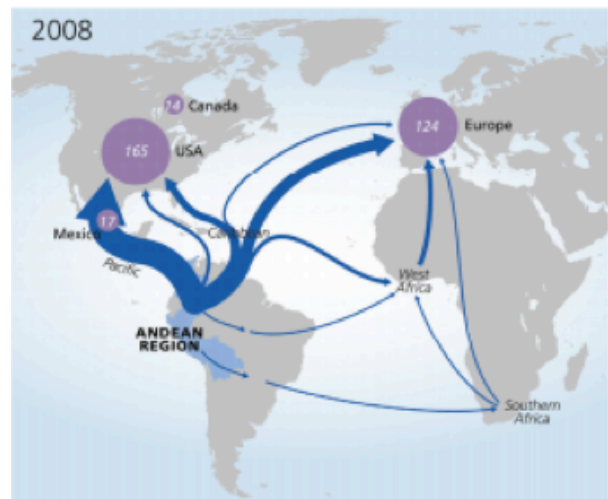
Investigadora Proyecto “Fronteras” FLACSO-ECUADOR

El giro en la demanda mundial por la cocaína afectó claramente las rutas del tráfico. En las últimas décadas, el volumen y el valor del mercado europeo de la cocaína (US\$ 33 billones) se acercó al mercado estadounidense (US\$37 billones), según un informe de la ONUDC de 2011. El volumen de cocaína consumida en Europa se duplicó entre 2000 y 2010. Con el crecimiento de la demanda en los países europeos -especialmente en Reino Unido, España e Italia-, un gran volumen de cocaína cruza el Atlántico, por aire y por mar. Se estima que aproximadamente 220 toneladas de la droga (26% de lo total de cocaína exportada) dejó los Andes con destino a Europa en 2009. Es decir que cerca de 160 toneladas de cocaína viajaron de Suramérica hacia Europa en aquel año.

Según el Informe de la ONUDC, entre 2000 a 2010, cerca de 60% de la cocaína fue aprehendida en puertos. Venezuela fue el principal país de origen de esos cargamentos. Datos apuntan que la mayoría de la cocaína ingresa en el continente por vía marítima y cerca de la mitad es incautada en España.

En este nuevo escenario de las rutas de la droga, África Occidental pasó a jugar un papel clave en el tráfico transatlántico. A partir de 2004, narcotraficantes suramericanos empezaron a experimentar un nuevo paso para el tráfico de cocaína hacia Europa: África Occidental. En pocos años, estos grupos lograron establecerse en la región especialmente a través de la corrupción de algunos Estados débiles de África, como es el caso de Guinea Bissau. El mayor flujo de cocaína en esta “nueva” ruta se remite al periodo de 2005 a 2008.

UNODC informó que el 59% de la cocaína encontrada en Europa en 2009 fue incautada cuando estaba en los puertos. Proporciones superiores al promedio se registraron en Grecia (83%), Bélgica (80%), España (77%), Portugal (75%) e Irlanda (70%). Sobre la base de las incautaciones de drogas individuales, las de co-



Fuente: UNODC reporte 2009 (detalle).

caína relacionadas con el tráfico marítimo representan el 77% del total de la cocaína incautada en Europa occidental y central durante el período 2008-2010.

Se estima que, restando la droga importada para consumo interno, aproximadamente 21 toneladas de cocaína fueron traficadas de África Occidental hacia Europa en 2009, siendo los principales países de tránsito Ghana y Nigeria.

Existen dos puntos principales de entrada de la droga en Europa: España y Holanda –debido a los grandes puertos y a su vínculo con el Caribe.

Desarticulaciones recientes de grupos criminales colombianos, en especial por la acción de la policía española, sugieren que organizaciones criminales de Colombia siguen dominando el mercado de la cocaína hacia Europa, aunque el manejo del mercado doméstico en el continente se reparte por otros grupos delictivos de distintas nacionalidades.

Estos son algunos datos para reflexionar sobre la importancia de esta frontera marítima en el mercado transnacional de las drogas ilícitas.

Iniciativas públicas para frontera marítima

Juan Pablo Pinto

Investigador del Proyecto de Fronteras FLACSO - Ecuador



Fortalecer la gobernanza de los espacios acuáticos: al ser 5,38 veces más grande que el territorio continental ecuatoriano y al poseer características que obligan a una vigilancia no permanente, la gestión de las fronteras marítimas y fluviales demanda un actualizado ordenamiento jurídico, sofisticación tecnológica, monitoreo costero y mayor capacitación. Además, ya que los delitos vinculados a los mercados ilegales inician y terminan en tierra —en gran medida ayudados por actos de corrupción—, la sinergia entre el control marítimo y terrestre es indispensable. La regulación de la pesca artesanal, el control estricto de los cupos de combustibles, el monitoreo permanente de Galápagos, por ser zona de reabastecimiento de provisiones y combustibles para actores ilegales, constituyen mecanismos de relieve del mismo proceso.

Modernizar las regulaciones marítimas: sin un ordenamiento jurídico actualizado será difícil la gestión, vigilancia y control de los espacios marítimos. El marco legal nacional vigente resulta anacrónico ante lógicas delictuales que miran al mar como un espacio no gobernado. La pesca incidental de tiburón es un claro ejemplo de ello, ya que es necesario restringirla aún más o supri-

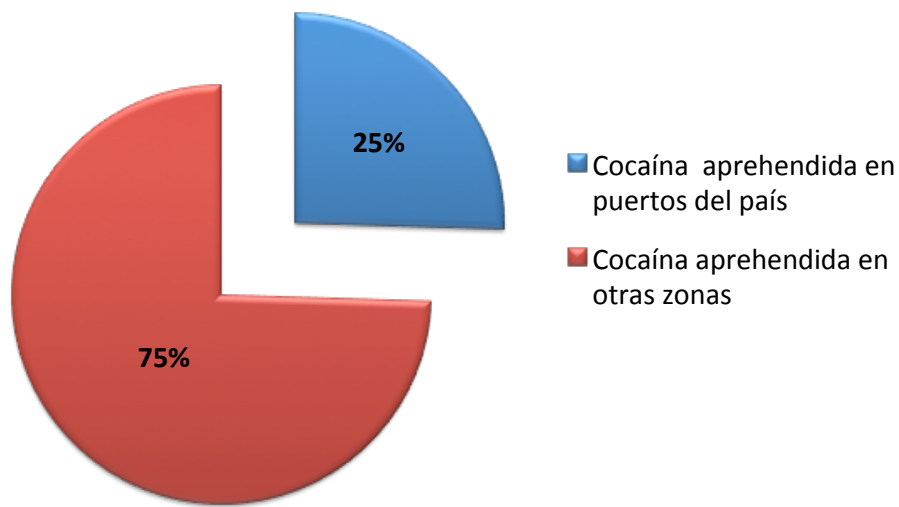
mirla definitivamente, pues los vacíos legales son aprovechados por bandas que conocen de la alta rentabilidad que poseen las aletas de tiburón, que a la postre las articulan a otras prácticas ilegales vinculadas a mercados mundiales.

Crear un centro marítimo de análisis de información: es necesario incrementar el flujo de información, desarrollar mecanismos de inteligencia y ejecutar operaciones coordinadas y sincronizadas que neutralicen y/o minimicen el uso del Corredor Pacífico Central por parte del crimen organizado transnacional. Estas operaciones se deben realizar de acuerdo a los convenios internacionales vigentes.

Investigar y visibilizar las problemáticas marítimas: si las fronteras terrestres han constituido un campo invisibilizado dentro del debate público, las fronteras marítimas aún más. Por su riqueza ambiental y por su vulnerabilidad frente a actos delictivos, estos espacios demandan un conocimiento a profundidad y una mayor atención, pues ello permitirá la conservación sostenible de especies acuáticas, así como la prevención de delincuencia organizada que se vale del espacio marítimo.

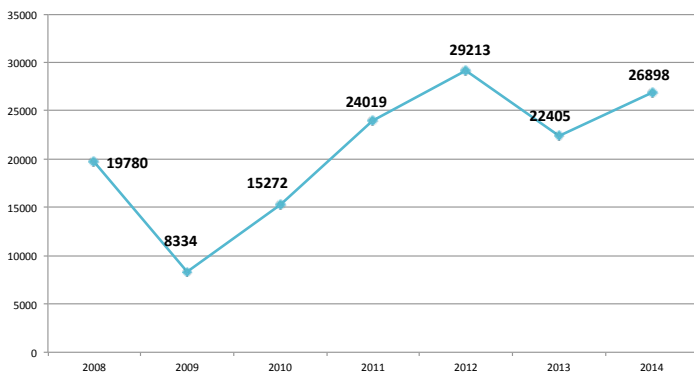
Delitos en frontera marítima

Cocaína aprehendida en puertos ecuatorianos vs cocaína aprehendida en otras zonas - 2010 - 2014 (%)

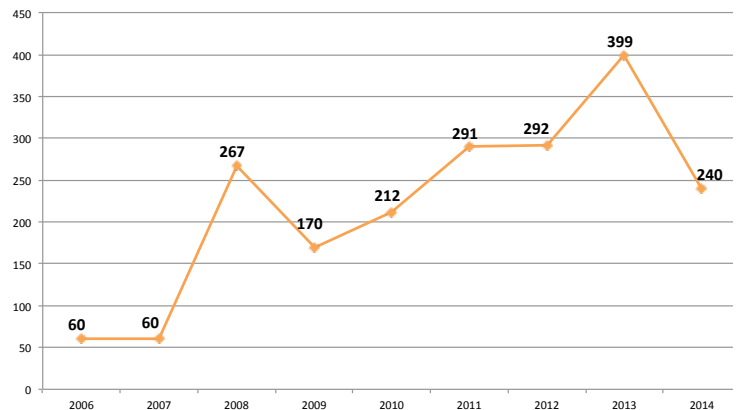


Fuente: DNA.
Elaboración: Proyecto Fronteras, FLACSO Ecuador.

Tráfico ilícito de combustibles a través de espacios acuáticos ecuatorianos (galones)

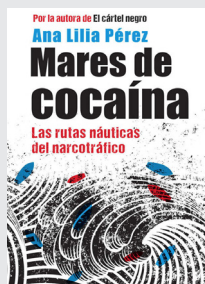


Robo de motores (unidades)



Fuente: Dirección Nacional de Espacios Acuáticos
Elaboración: Proyecto Fronteras, FLACSO Ecuador.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

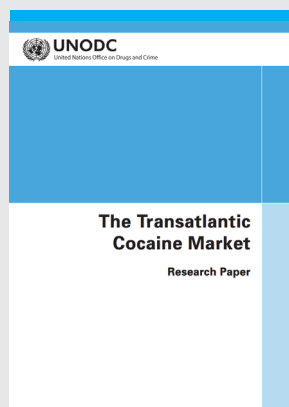


Mares de cocaína: Las rutas náuticas del narcotráfico

Ana Lilia Pérez
2014

Tras el éxito de Camisas azules, manos negras (caso Oceanografía) y El cártel negro, Ana

Lilia Pérez regresa con el que tal vez sea el trabajo más ambicioso de su carrera: Mares de cocaína, una estremecedora investigación acerca del tráfico de drogas que se lleva a cabo en cientos de rutas náuticas a escala internacional, donde incluso algunos cárteles mexicanos ya han impuesto el pago de piso. Por medio de un exhaustivo trabajo de campo y numerosas fuentes de información que incluyen entrevistas con agentes de inteligencia del más alto nivel, este libro se revela imprescindible para conocer la industria ilegal más poderosa del siglo XXI: un multimillonario negocio cuyos tentáculos se expanden cada vez más.



The Transatlantic Cocaine Market

ONU DC
2011

El tráfico transnacional de cocaína ha estado afectando las Américas durante los últimos 40 años. Aunque el valor del mercado global ha declinado extremada-

mente desde los mediados de los 80s, el flujo de cocaína en la región continúa teniendo un impacto en la salud pública y genera grandes ganancias que financian la corrupción y violencia en varios países. Mientras que el tamaño del mercado en Estados Unidos se está contrayendo, nuevos mercados de destino han emergido, afectando a un grupo nuevo de países en el flujo de tránsito.

MEDIOS

Galápagos: nodo en la frontera global

Gabriela Ruiz, investigadora del proyecto fronteras de FLACSO

El Archipiélago de Galápagos ha sido considerado estratégico en diferentes contextos bélicos, porque forma un corredor marino de aproximadamente 420 millas y amplía el territorio del Estado ecuatoriano. Galápagos es un nodo que conecta a la red global del crimen. Los reportes de prensa lo demuestra: 'Neptuno' (2005) logró incautar 8 toneladas, 'Magallanes' transportaba 6,7 (2005), 'Eslabón 13' (2015) con dos toneladas de cocaína. Un solo protagonista ha recibido cobertura sistemática: el narcotráfico. Las agencias internacionales de prensa, regularmente han informan de las operaciones de organizaciones criminales a través del corredor del Pacífico. Destaca el Cártel de Sinaloa que emplea rutas aeromarítimas hacia Centroamérica y México.

Galápagos es también un nodo en la ruta del tráfico de personas: En 2005, la prensa siguió el naufragio de una nave que transportaba 104 migrantes frente a las costas de Manabí. Los testimonios de otros migrantes dan cuenta de que pagan alrededor de 15 mil dólares para trasladarse en barco hasta Guatemala y de ahí por vía terrestre, internarse en México con destino a Estados Unidos. Las estadísticas de la Dirección de la Marina Mercante, registran que de

enero del 2000 a julio del 2005, se rescató a 7599 emigrantes que viajaban en barcos pesqueros.

Los datos sobre pesca criminal contra especies protegidas son historias que tienen una vida corta. El operativo 'Tiburón' en 2015, decomisó 200 mil aletas de tiburón y no hay seguimiento periodístico. Ballenas, pepinos de mar, tiburones, mantarayas víctimas de marcos normativos débiles. ¿Quién pesca? ¿Cómo se logra colocar el producto en los mercados asiáticos? ¿Qué están haciendo las autoridades para combatir los delitos en el mar? No obstante, el presidente Rafael Correa declaró en su informe a la nación del 2014: "El futuro del país está en el mar".

La dolarización, el acceso a combustibles subsidiados, y un bello paisaje conforman un encantador paraíso del tráfico ilegal. El ejercicio de descripción se realiza efectivamente por la prensa que toma como base los reportes de la Armada Naval y Fiscalía, pero hace falta el análisis que relaciona cupos de venta de combustible, motores de alta capacidad para lanchas de pesca artesanal, números sobre resultados de faena y decomisos de cocaína en mar territorial. ¿Por qué la prensa todavía está de espaldas al mar?