BOLETÍN
CENTRO REGIONAL DE ESTUDIOS ESTRATÉGICOS EN SEGURIDAD

CREES

ISSN No. 2539-4940 - ABRIL - JUNIO de 2019 N°15

Contrabando y lavado de dinero: una mirada desde los retos y desafíos a la seguridad nacional

El contrabando es un fenómeno en constante evolución

Introducción

El bienestar económico de los Estados depende de diversos elementos para un equilibrado comportamiento que asegure -para la población en general-, la oferta, demanda y el poder adquisitivo de un país. En las últimas décadas, el comercio internacional se ha convertido en un escenario relevante encaminado al fin mencionado, en el que, en un mundo interdependiente, su dinámica puede ser determinante para las economías nacionales del mundo, especialmente en la región latinoamericana.

Las actividades comerciales internacionales entre los Estados se consolidan a través de distintos medios de transporte, que son determinantes para que las economías potencien los productos que se ofrecen y demandan, permitiendo el buen flujo de la balanza en los distintos mercados sectorizados. Los transportes aéreo y terrestre son medios que se utilizan comúnmente en el traslado de

CONTENIDO

Contrabando y lavado de dinero: una mirada desde los retos y desafíos a la seguridad nacional 02
Por: Brandon René Barrientos Martínez, Investigador CREES.

Mar Mediterráneo: escenario de confrontación entre los Estados, las ONG y las organizaciones criminales dedicadas al tráfico ilegal de migrantes 02
Por: Paola Andrea Ruiz Rojas, Auxiliar de Investigación CREES

Tráfico de drogas y terrorismo como crímenes transnacionales en América Latina: una aproximación al contexto marítimo 02
Por: Capitán de Navío William Palomino, Director CREES

El regreso de la pesca comercial de ballenas como desafío a la cooperación oceanopolítica y la proyección marítima en el pacífico 02
Por: Oscar Felipe Hernández Lara, Auxiliar de Investigación CREES

ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA
"General Rafael Reyes Prieto"
Colombia

CREES
Centro Regional de Estudios Estratégicos en Seguridad

* Los artículos aquí publicados corresponden al pensamiento de los investigadores y no comprometen a las Fuerzas Militares de Colombia ni a la Escuela Superior de Guerra / CREES.

los millones de productos que son exportados o importados con base en las tendencias de mercado; no obstante, es la vía marítima la que históricamente se caracteriza por ser el eje transversal de todas las actividades comerciales mundiales, y sin la cual, sería imposible trasladar diversas mercancías que se producen en el mundo, como las nuevas tecnologías, los textiles, las autopartes y los licores, entre otros.

En ese orden de ideas, el 80 % de productos -importados y exportados-, se movilizan mediante vía marítima. Colombia, según las estadísticas proyectas por el Departamento de Impuestos y Aduanas Nacionales -DIAN-, movilizó 176 millones de toneladas por este medio en el 2016, lo que significa que se realizaron transacciones por un valor de 74 mil millones de dólares. De esto, 169 millones de toneladas fueron trasladadas por vía marítima, lo que representa, que más del 90% de las transacciones comerciales expresadas en toneladas, usan el recurso del mar, demostrando entonces, la importancia comercial que significa para Colombia el comercio marítimo (Medina & Rivera, 2018).

No obstante, estos traslados vienen acompañados de desafíos difíciles de combatir. Uno de ellos es el contrabando, el cual se manifiesta de distintas formas y evoluciona en la medida que las estrategias de seguridad también lo hacen. En ese sentido, los puertos marítimos, se convierten en escenarios complejos donde confluye la recepción de las mercancías que llegan a Colombia, los controles de seguridad y requisitos aduaneros y la lucha para evitar el contrabando.

Por tanto, cuando de combatir el contrabando se trata, es inevitable tener a los puertos marítimos como objeto de estudio para la reflexión y la búsqueda de soluciones efectivas. En ese orden de ideas, este escrito se centra en la caracterización del contrabando y la lucha para su erradicación a partir de las estrategias de seguridad que se originan en los puertos marítimos.

Los puertos de Colombia revisten gran importancia para la economía nacional, pues es gracias a ellos que Colombia puede tener un comercio internacional activo.

Contrabando y las actividades criminales

El contrabando ha sido un fenómeno histórico que ha evolucionado constantemente en los últimos siglos; por este, se puede entender grosso modo, como una actividad ilícita que posibilita la introducción o extracción de mercancía de forma irregular a la economía nacional, que se manifiesta a través de distintas modalidades como las formas de acceso no habilitadas; el ocultamiento o disimulo de la actividad para evitar los procesos aduaneros; el suministro de información falsa, entre otros (Ley 1762 de 2015).

Ante estas características, se puede pensar que dicho fenómeno no es más que una actividad ilícita que requiere mayores esfuerzos institucionales y de inspección, vigilancia y control por parte de las autoridades competentes, desde un enfoque estrictamente comercial. No obstante, el contrabando posee otros criterios que no solo afectan los procesos de oferta y demanda de la economía nacional; sino que también repercute en otros aspectos como la seguridad nacional, al trasgredir los horizontes de las actividades estrictamente comerciales.

Si bien el contrabando históricamente se había limitado al traslado de mercancía de un lugar a otro, evitando el pago de impuestos u otros aranceles, en la actualidad el panorama ha mutado en los derroteros de este fenómeno, es decir, que la evasión de impuestos es tan solo uno de los criterios que preocupan a las autoridades, ya que el contrabando, más que un fin se ha convertido en un medio para facilitar actividades criminales como el transporte y comercialización de armas y drogas; lavado de dinero; tráfico de personas y la extorsión.

De las anteriores actividades criminales, es el lavado de dinero el fenómeno que más se ha podido probar a partir del contrabando. Esto no quiere decir que otros delitos conexos

Actualmente las organizaciones criminales contrabandean armas, activos y personas

como el tráfico de armas, drogas y tráfico de personas no estén involucrados, lo que sucede, es que es un proceso complejo de difícil rastreo que requiere mayor investigación para su comprensión y solución.

Desde la última década, expertos en el tema han evidenciado cómo el lavado de dinero evolucionó en sus formas de operar, ya que el sector financiero era el escenario más idóneo para realizar esta actividad criminal, sin embargo, con el tiempo los controles se fortalecieron bloqueando con mayor contundencia las operaciones, por lo tanto, los criminales se vieron en la necesidad de buscar nuevos espacios para legalizar y utilizar el dinero proveniente de actividades criminales de diferente índole (Bargent, 2014).

Este punto causa las mayores amenazas para la seguridad nacional de los Estados que más sufren de contrabando. Por un lado, lavar dinero a partir de esta actividad resulta atractivo por dos razones principales: a) la creación de empresas fachada para la exportación de productos (conocido como contrabando "técnico") (Bargent, 2014). , resulta un proceso común en estas operaciones, la cual, crea un número ilimitado de posibilidades para que los dineros ilícitos materialicen su legalización en la exportación; b) las empresas fachada aparecen y desaparecen con gran facilidad, com-

El contrabando es una de las actividades utilizadas por las redes criminales para lavar dinero.

plicando que las investigaciones que las entidades competentes puedan realizar son insuficientes, si se tiene en cuenta que la creación legal de estas empresas fachada solo dura un tiempo determinado dependiendo de la duración de la actividad de exportación o importación. Por tanto, rastrear las operaciones se dificulta por el poco tiempo de constitución (Bargent, 2014).

Sumado a lo anterior, detectar los tipos de productos más frecuentes que se usan para las actividades de lavado de dinero es aún más complejo, toda vez que los productos que salen o ingresan al país poseen una variedad muy amplia. Dentro de estos productos se encuentran el mercado de calzados, textiles, autopartes, teléfonos, vehículos, confecciones, cigarrillos, licores, perfumes, entre otros. Por tanto, caracterizar los productos cuyo origen tiende a provenir del lavado de dinero es ineficaz para buscar soluciones determinantes.

No obstante, el mayor problema que surge del contrabando a merced de las actividades criminales como el lavado de dinero, es que permite que cualquier recurso proveniente de una actividad ilegal como la trata de personas, el narcotráfico, la venta de armas o la extorsión pueda utilizar el contrabando como medio para la legalización de dineros.

Ante esto, Luis Suárez, entonces director de la Unidad de Información y Análisis Financiero (UIAF), argumentó que hasta hace unos pocos años, las autoridades han comenzado a comprender el modus operandi de las organizaciones, por lo que se encuentra en una seria desventaja, teniendo en cuenta que las formas de lavado de dinero en el contrabando evolucionan en la medida que se necesita. Además de eso, Suárez señaló que las organizaciones criminales se apoyan entre ellas para facilitar las redes de colaboración en las operaciones; actividad denominada como "convergencia criminal" (Bargent, 2014).

Seguridad y contrabando

Como se mencionó, el contrabando es un fenómeno que ha tomado auge dentro de las organizaciones criminales para ser utilizado como una alternativa que facilita la legalización de los recursos, en donde los diferentes productos de exportación e importación son utilizados para este fin. Esta actividad ilícita ha crecido con respecto al número de operaciones debido a la diversidad de formas para mimetizarse; por tanto

¿qué elementos se requieren para enfrentar este fenómeno de gran complejidad?

En primer lugar, es preciso establecer que el fenómeno del contrabando no puede comprenderse como una simple actividad que atenta con las leyes aduaneras y comerciales dado el uso que se le puede dar al contrabando, sobrepasando el simple deseo de evadir los impuestos y requisitos aduaneros. En ese sentido, un enfoque como la seguridad multidimensional podría considerarse como un criterio de reflexión, análisis y evaluación permanente para luchar contra la actividad ilícita. No porque el contrabando como un objeto de estudio sea una herramienta para profundizar en las visiones de seguridad, sino porque este concepto identifica nuevas amenazas para la seguridad nacional que integran aspectos que van más allá del plano de lo militar, y se sumerge en el plano de otros aspectos como lo político, ambiental, económico, social, entre otros, (Stein, 2009).

Esto permitiría que las acciones pensadas para combatir el contrabando estén planteadas desde un plan de acción que integre un cúmulo de componentes necesarios. En principio, la institucionalidad comercial sería el primer escenario que regule y combata las actividades provenientes del contrabando, pero esto sería insuficiente si la organización que fomenta estas operaciones actúa con objetivos criminales de mayor gravedad. Por tanto, si bien existe una Policía Fiscal y Aduanera (POLFA), que se encarga de velar por el cumplimiento de las actividades comerciales en los puertos aéreos y marítimos, tienen un margen de efectividad bajo, ya que no se cuenta con herramientas de mayor alcance que poseen otro nivel de gestión, es decir, que solo la policía, no tendrá un ejercicio efectivo, si el Congreso no construye leyes al nivel de lo que representa el contrabando, o los jueces no emiten condenas por delitos más graves que la sola evasión de impuestos aduaneros, partiendo de la hipótesis que el contrabando es un medio para los objetivos de organizaciones criminales.

Actualmente, en Colombia existen diversas estrategias para combatir el contrabando, provenientes de distintas instituciones con enfoques diversos, que intentan trabajar para combatir este fenómeno con más severidad. En primer lugar, cabe mencionar la ley 1762 de 2015, denominada como ley “anti-contrabando”, cuyo objetivo es fortalecer los mecanis-

El contrabando amenaza la seguridad y la economía nacional.

mos para acabar el contrabando. Es importante destacar la proposición para el intercambio de información entre todas las organizaciones estatales; el involucramiento de la Unidad de Información y Análisis Financiero en los temas de contrabando; así como la creación de comités para el diseño de políticas públicas anti-contrabando, entre otras.

También se decretó un nuevo estatuto aduanero (390 de 2016), para fomentar la cooperación internacional en temas de contrabando, producto de las recomendaciones de distintos organismos como la Organización para Cooperación y el Desarrollo Económico y la Comunidad Andina, cuyo objetivo es avanzar en temas de sistematización de procesos aduaneros; adaptación de controles fiscales y en términos generales, avanzar eficazmente en la lucha contra estas actividades ilícitas.

La ley 1762 de 2015

Denominada " ley anti-contrabando", tiene como objetivo fortalecer los mecanismos para acabar el contrabando.

Además de lo anterior, la DIAN lanzó el modelo de "administración del riesgo de lavado de activos, financiación del terrorismo y contrabando para el sector del comercio exterior". Según la UNODC y la DIAN, (2016) dicho modelo es el resultado de un acuerdo entre esta entidad y la Oficina de Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC), en aras de fomentar el fortalecimiento institucional especializado en estos delitos y la potenciación de buenas prácticas.

Por otro lado, en 2014 el gobierno nacional firmó el Decreto 2155 para la regulación de herramientas tecnológicas o equipos de inspección no intrusiva, con el ánimo de operar sobre los nodos de transferencia de comercio exterior y así detectar con mayor efectividad, las actividades de contrabando y el tráfico de armas, estupefacientes y divisas en los diferentes puertos marítimos de Colombia como el de la Guajira, Santa Marta, Cartagena y Buenaventura. En ese sentido, dichos escenarios serían dotados con un número determinado de equipos tipo escáner para el desarrollo de las operaciones anti-contrabando, con una inversión de alrededor de 35 millones de dólares. De esta forma, se podrían escanear más de 150 contenedores por hora.

Por último, Colombia también ha realizado un plan de cooperación entre los puertos marítimos y la Business Alliance For Secure Commerce - BASC (Alianza Empresarial para un Comercio Seguro), con el objetivo de crear programas de cooperación para un comercio seguro en un escenario de economías interdependientes. Esta alianza está conformada por tres sectores principalmente: el privado, que está constituida por empresas o empresarios particulares que participan de forma activa en el comercio exterior; los organismos públicos, conformados por todas las instituciones administrativas de aduanas, oficinas de control, organizaciones antinarcóticos, autoridades portuarias, entre otros; y por último, las organizaciones internacionales tales como la Organización Mundial de Aduanas, la Organización de Estados Americanos, la Asociación Americana de Exportadores e Importadores, Maritime Security Council – MSC, UNODC, la Cámara de Comercio Internacional, la Cámara Americana de Comercio, entre varias empresas más (Business Alliance For Secure Commerce , 2016).

Esta cooperación ha dado como resultado, capacitaciones presenciales y virtuales, charlas de sensibilización, programas de formación y auditorías, en los principales puertos marítimos de Colombia. Allí, los temas principales

no se han limitado a la prevención y control de evasión de impuestos por contrabando, sino que muestran el fenómeno del contrabando, como una amenaza que integra indirectamente actividades criminales como las ya mencionadas anteriormente.

Dentro de las actividades de capacitación se tratan temas relacionados con la prevención del lavado de activos; gestión del control y la seguridad portuaria; auditorías internas; sensibilización con respecto al consumo de sustancias psicoactivas; mercancías peligrosas; prevención policiva de antinarcóticos, y buenas prácticas de exportación, entre otros factores. De esta forma, los conocimientos impartidos se enmarcan en una construcción de seguridad integral que no se limita al tema meramente comercial y aduanero.

Conclusiones

Como se evidencia, el contrabando es un fenómeno atractivo para las organizaciones criminales que encuentran en esta práctica una forma de lavar dinero y continuar con las prácticas delictivas. El comercio marítimo y los procesos de aduanas en los puertos marítimos son de gran complejidad para realizar procesos de inspección, vigilancia y control de manera efectiva para combatir el contrabando. Por tanto, reconocer el origen real de las mercancías está caracterizado por grandes obstáculos, que evolucionan en la medida que los controles portuarios también cambian sus métodos.

El contrabando conceptualmente es una actividad ilícita que va en contra de la normatividad comercial y aduanera; no obstante, precisa de análisis y reflexión en la medida que su actividad se ha convertido en medio para el desarrollo de actividades ilícitas por parte de organizaciones criminales, y por lo tanto se recategoriza como una amenaza para la economía y la seguridad nacional, toda vez que, el lavado de activos, ha sido la amenaza que más que se ha proyectado en el contrabando, lo cual indirectamente, indica que más organizaciones criminales que se dedican a la extorsión, venta de drogas y armas, tráfico de personas, entre otros, encuentran a través del contrabando técnico, una salida fácil para el manejo de las finanzas de dichas organizaciones.

El contrabando es un fenómeno que está caracterizado por ser combatido desde una institucionalidad que sólo ve al contrabando como una actividad que viola las reglas comerciales y aduaneras. Por lo tanto, requiere atención en la medida que el contrabando debe atacarse, como una actividad criminal indirecta y no como un fenómeno estrictamente comercial.

Referencias

» Bargent, J. (19 de noviembre de 2014). Contrabando: La principal herramienta del lavado de dinero de Colombia. Obtenido de https://es.insightcrime.org/noticias/analisis/contrabando-lavado-de-dinero-colombia/

» Business Alliance for Secure Commerce . (14 de diciembre de 2016). Qué es la BASC. Obtenido de http://www.basccolombia.org/basc-colombia.html

» Consegro de la República. (06 de julio de 2015). Ley anticontrabando. [ley 1762 de 2015]. DO: 49565. Obtenido de http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=30019936

» Medina, O., & Rivera, S. (2018). Gobernanza portuaria en Colombia: Antecdentes y propuestas. En S. l Rivera-Páez, Intereses de Colombia en el mar: reflexione y propuestas para la construcción de un país marítimo (págs. 229-258). Bogotá D.C: Escuela Superior de Guerra.

» Stein, A. (2009). El concepto de seguridad multidimensional. Centrales, 31-37.

» UNDOC, & DIAN. (18 de agosto de 2016). Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales. Obtenido de Modelo de Administración del Riesgo Comercio Exterior: http://www.dian.gov.co/contenidos/servicios/publicaciones.html

Fotos

» https://www.elespectador.com/sites/default/files/7619a92ba747c-0254993b5f795187ef9.jpg

» https://www.eltiempo.com/files/apertura_especiales_modulares_desktop//uploads/2017/07/04/595c6bf126a56.jpeg

» https://static.iris.net.co/semana/upload/images/2019/2/13/601223_1.jpg

» https://www.infolaft.com/wp-content/uploads/2017/10/captura_de_pantalla_2017-10-11_a_las_14.13.57.png

» https://media.minutouno.com/adjuntos/150/imagenes/023/240/0023240580.jpg

Mar Mediterráneo:

escenario de confrontación entre los Estados, las ONG y las organizaciones criminales dedicadas al tráfico ilegal de migrantes

Por: Paola Andrea Ruiz Rojas
Periodista – Auxiliar de Investigación CREES.

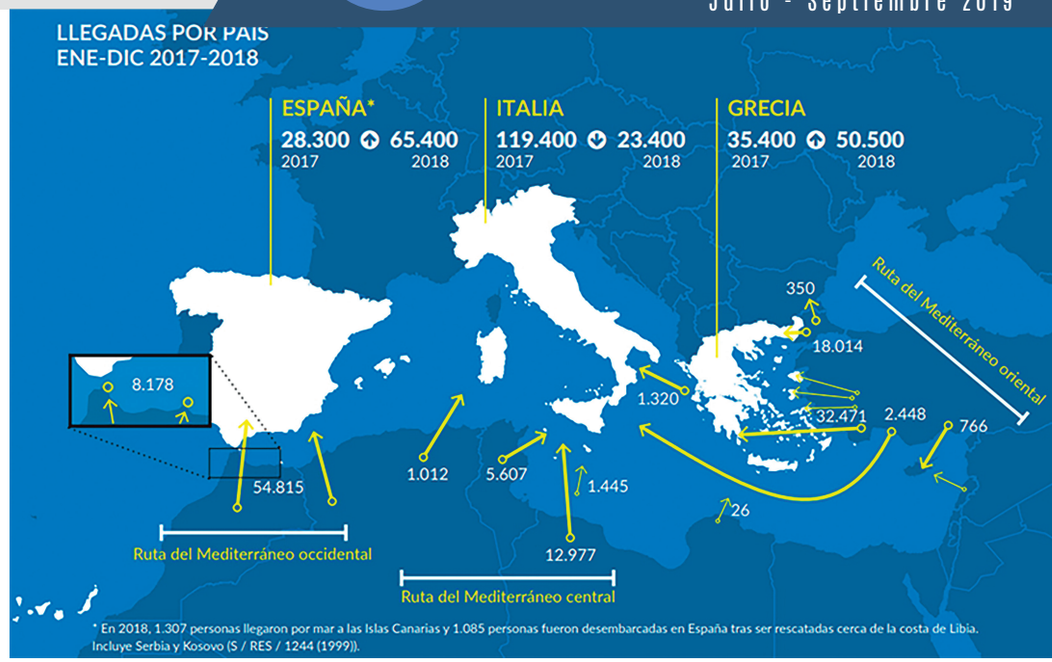
En octubre de 2013, los ojos del mundo se volcaron hacia el mar Mediterráneo tras conocerse la noticia del naufragio de dos embarcaciones que transportaban migrantes desde Libia hacia la isla italiana de Lampedusa. Este hecho que cobró la vida de más de 360 personas, dejó en evidencia que ante la imposibilidad de atravesar las fronteras europeas de forma regular, cientos de migrantes provenientes de África, Medio Oriente, y Asia, se deciden a hacerlo por vía marítima.

El flujo migratorio a través del mediterráneo no es un fenómeno nuevo, sin embargo, factores como la Primavera Árabe, la caída del régimen de Gadafi en 2011, el conflicto en Siria, la falta de oportunidades en países del África y, sobre todo, el incremento de los controles migratorios en las fronteras terrestres europeas, generaron un aumento considerable en la movilidad de migrantes a través de esta ruta en el periodo comprendido entre 2011 y 2016.

Según ACNUR -Agencia de la ONU para los Refugiados-, en 2015 más de 1 millón de migrantes llegaron a Europa movilizándose a través del Mediterráneo; en 2016 lo hicieron 362 mil, en 2017 la cifra estuvo cercana a los 179 mil, en 2018 se registraron más de 116 mil arribos por vía marítima y en lo que va corrido de 2019, la cifra ya sobrepasa los 50 mil migrantes.

La migración irregular por el mediterráneo ha generado una crisis humanitaria de grandes magnitudes. Año tras año, esta ruta migratoria, cobra la vida de miles de personas que se arriesgan a atravesarla en pateras o embarcaciones no aptas para la navegación, dirigidas por marineros inexpertos y en condiciones de hacinamiento e insalubridad inimaginables.

Según *Missing Migrants* -una iniciativa de la Organización Mundial para las Migraciones (OIM)-, que rastrea las muertes de migrantes,



refugiados y solicitantes de asilo a lo largo de las rutas mixtas de migración en todo el mundo; en 2014 se registró la muerte de 3283 personas en aguas del mar Mediterráneo, en 2015 la cifra fue de 4054, en 2016 ascendió a 5143 muertes, en 2017 se registraron 3139 fallecidos y en 2018 el número total de víctimas fatales fue de 2299.

Entre el 01 de enero y el 30 de agosto de 2019, 859 migrantes han perdido la vida en aguas del mar mediterráneo. 594 de ellos murieron en el mar Mediterráneo central, 57 en el Mediterráneo Oriental y 208 en el Mediterráneo Occidental.

Las cifras demuestran que se ha venido presentando una notoria reducción en el número de muertos y desaparecidos tras los naufragios asociados con la movilización irregular de migrantes en aguas del mar Mediterráneo. Aunque muchos atribuyen el hecho a una disminución en el número de movilizaciones por el mar, es importante reconocer que dicha reducción se debe en gran medida, a las labores de búsqueda y rescate de migrantes en el mar, que son adelantadas por varias ONG como Open Arms, Sea Eye, Mission Lifeline, SOS Mediterranée, y Médicos sin Fronteras (MSF), entre otras organizaciones que -en virtud de la tradición marítima[1], de la obligación de proteger la vida humana en la mar consagrada en el derecho marítimo internacional, y del cumplimiento de los tratados o convenios marítimos internacionales como el SOLAS[2], CONVEMAR [3]y el SAR [4]-, prestan asistencia para salvaguardar la vida humana en el mar.

1 La obligación del capitán de prestar auxilio en el mar es una tradición marítima consagrada. Se trata de una obligación que ha sido reconocida por el derecho internacional. El artículo 98 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982 (CONVEMAR) especifica esta obligación señalando que "todo Estado exigirá al capitán de un buque que enarbole su pabellón que, siempre que pueda hacerlo sin grave peligro para el buque, su tripulación o sus pasajeros ... preste auxilio a toda persona que se encuentre en peligro de desaparecer en el mar ...", además de imponer a los Estados la obligación de fomentar "la creación, el funcionamiento y el mantenimiento de un servicio de búsqueda y salvamento adecuado y eficaz para garantizar la seguridad marítima y aérea ...". Recuperado de: http://www.imo.org/es/OurWork/Facilitation/personsrescued/Documents/RES%20MSC%20167%2078.pdf

2 El Convenio SOLAS en sus versiones sucesivas está considerado como el más importante de todos los tratados internacionales relativos a la seguridad de los buques mercantes. La primera versión fue adoptada en 1914, en respuesta a la catástrofe del Titanic, la segunda en 1929, la tercera en 1948, y la cuarta en 1960. En la versión 1974 se incluye el procedimiento de aceptación tácita – por el que se establece que una enmienda entrará en vigor en una fecha determinada a menos que, antes de esa fecha, un determinado número de Partes haya formulado objeciones.
Por consiguiente, el Convenio de 1974 ha sido actualizado y modificado en numerosas ocasiones. La versión vigente en la actualidad se conoce como "Convenio SOLAS, 1974, enmendado".
En el capítulo V "Seguridad en la navegación" estipula entre otras consideraciones, la obligación de los capitanes de prestar asistencia a quien se encuentre en peligro, y la obligación de los Gobiernos Contratantes de adoptar medidas que garanticen que desde el punto de vista de la seguridad todos los buques llevan dotación suficiente y competente. Tomado de: http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-%28SOLAS%29%2c-1974.aspx

3 La CONVENCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR, 1982 (Convención CONVEMAR) dispone que "Todo Estado exigirá al capitán de un buque que enarbole su pabellón que, siempre que pueda hacerlo sin grave peligro para el buque, su tripulación o pasajeros: a) preste auxilio a toda persona que se encuentre en peligro de desaparecer en el mar; b) se dirija a toda la velocidad posible a prestar auxilio a las personas que estén en peligro, en cuanto sepa que necesitan socorro y siempre que tenga una posibilidad razonable de hacerlo" (artículo 98.1). Tomado de: http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/seamigration/Documents/RescueatSea-GuideESPANOL.pdf

4 El Convenio de 1979, adoptado en una conferencia celebrada en Hamburgo, tuvo por objeto elaborar un plan internacional de búsqueda y salvamento, de modo que, independientemente del lugar en donde ocurra un accidente, el salvamento de las personas que necesiten auxilio sea coordinado por una organización de búsqueda y salvamento y, cuando sea necesario, mediante la cooperación entre organizaciones de búsqueda y salvamento vecinas.

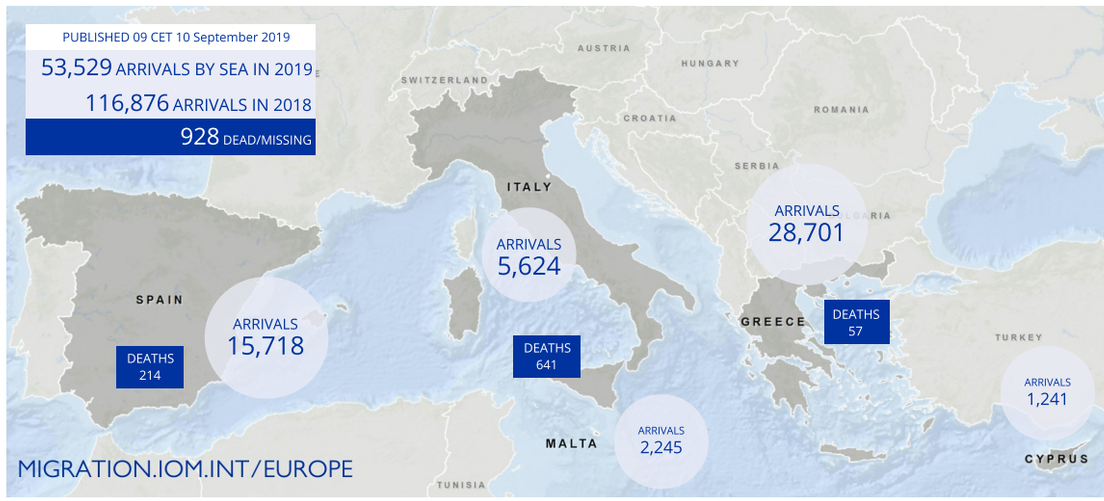
Si bien la obligación de prestar ayuda a los buques que se encuentran en peligro está consagrada tanto en la tradición marítima como en los tratados internacionales (como el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS), 1974), hasta la adopción del Convenio SAR no existía un sistema internacional que rigiera las operaciones de búsqueda y salvamento. En algunas zonas existían organizaciones debidamente establecidas capaces de proporcionar asistencia de manera rápida y eficaz; en otras no había ningún tipo de organización. Tomado de: http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/International-Convention-on-Maritime-Search-and-Rescue-(SAR).aspx

International Organization for Migration (IOM)
The UN Migration Agency

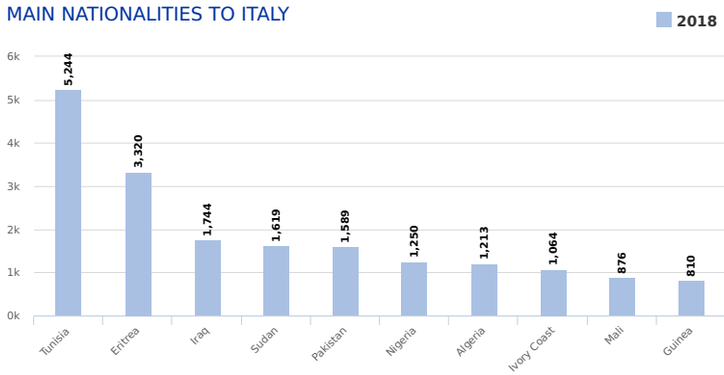
MEDITERRANEAN UPDATE

MIGRATION FLOWS EUROPE: ARRIVALS AND FATALITIES

Generated: 11 September 2019 - 05:13pm

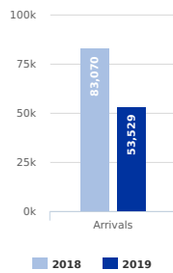


MAIN NATIONALITIES TO ITALY



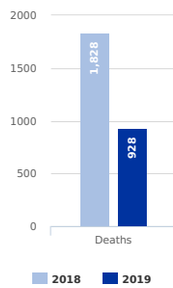
ARRIVALS

from January to September



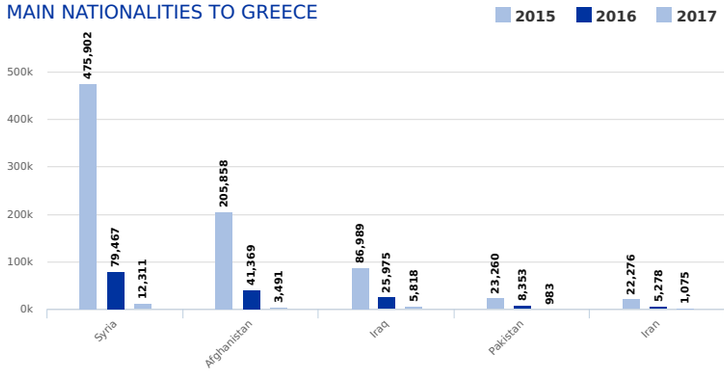
DEATHS

from 1 Jan to current

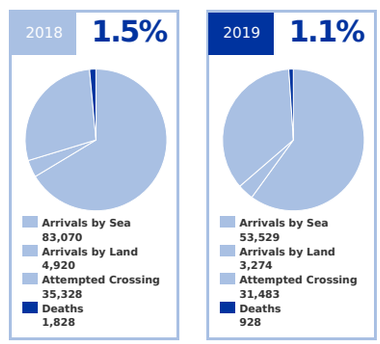


Note: Arrivals data for the past year are from January to end of the month specified. Arrivals data for the current year are updated every Tuesday and Friday

MAIN NATIONALITIES TO GREECE



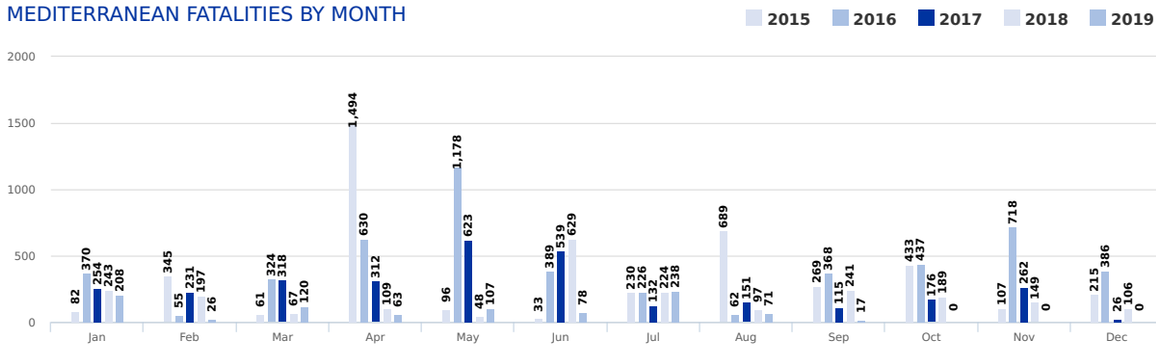
ESTIMATED FATALITY RATE



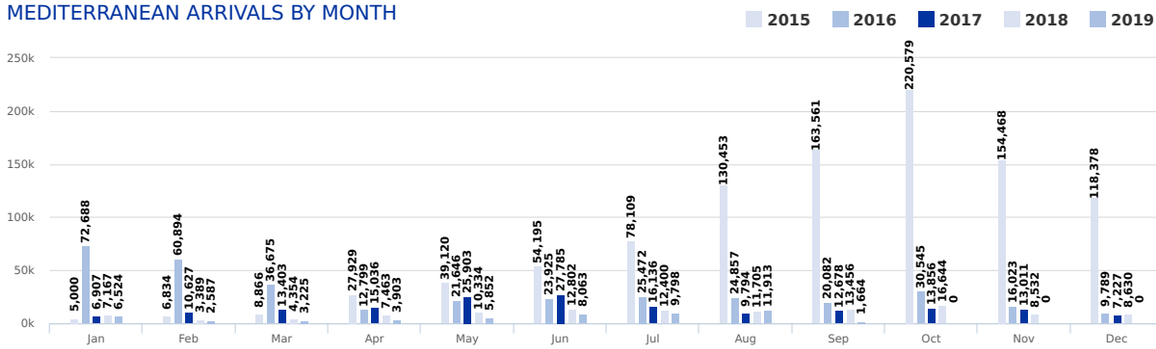
Note: Arrivals data for the past year are from January to end of the month specified. Arrivals data for the current year are updated every Tuesday and Friday. Attempted crossings include those migrants rescued from the Mediterranean by the Turkish and Libyan Coast Guards.

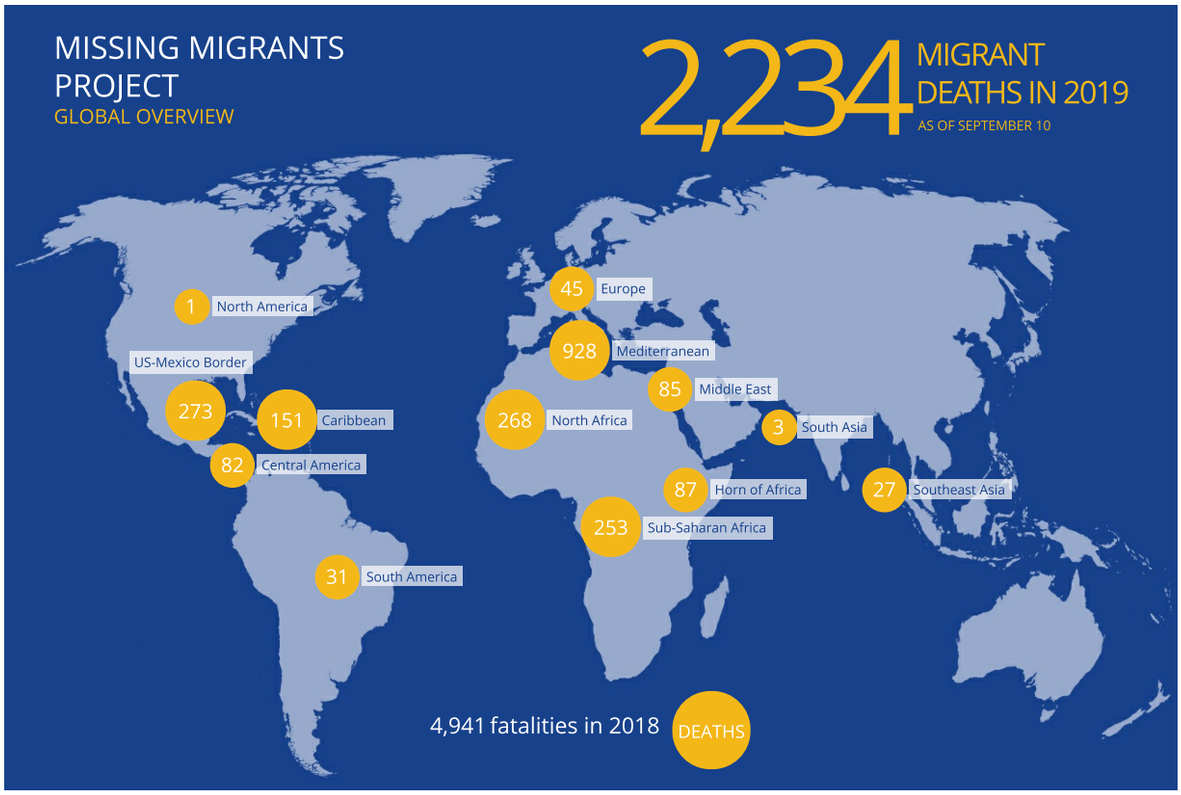
#migrationeurope | migration.iom.int/europe

MEDITERRANEAN FATALITIES BY MONTH



MEDITERRANEAN ARRIVALS BY MONTH





Data set are estimates from IOM, national authorities and media sources. The boundaries and names shown and the designations used on maps do not imply official endorsement or acceptance by IOM.

Missing Migrants Project is a joint initiative of IOM's Global Migration Data Analysis Centre (GMDAC) and Media and Communications Division (MCD)
Back issues of the Mediterranean Update are available: https://goo.gl/SXcyJt

Sin embargo, y a pesar de las miles de vidas que han sido salvadas, las misiones de búsqueda y rescate –SAR- (por sus siglas inglés) -que adelantan las ONG en el Mediterráneo-, han sido catalogadas como de "*favorecedoras de la migración irregular*". Para algunos gobiernos -sobre todo para aquellos que se ven directamente afectados por el fenómeno de la migración irregular-, este tipo de operaciones solo favorecen el negocio de los traficantes y contrabandistas de personas ya que dichas organizaciones criminales, al ver que los barcos SAR permanecen apostados en ciertas coordenadas -por un tiempo determinado-, envían embarcaciones llenas de migrantes hacia dicho punto, y una vez allí, los arrojan al mar o propician los naufragios, con el ánimo de que sean auxiliados por las ONG, para que éstas a su vez, sean las responsables de su desembarco en puerto seguro[5].

En el *Informe Anual de Análisis de Riesgos 2017* emitido por la Agencia Europea de la Guardia de Fronteras y Costas –Frontex-, se afirma que:

> Todas las partes involucradas en las operaciones SAR en el Mediterráneo central ayudan involuntariamente a los delincuentes a alcanzar sus objetivos a un costo mínimo, fortalecen su modelo de negocio al aumentar las posibilidades de éxito. Los migrantes y los refugiados, alentados por las historias de aquellos que lo lograron con éxito en el pasado, intentan el cruce peligroso porque conocen y dependen de la asistencia humanitaria para llegar a la UE. (Frontex, 2017, p.32)

Las redes de tráfico de personas se aprovechan de situación de los migrantes y vulneran sus derechos.

Tamer Yazar/Tw

Otras voces se han alzado en contra de las operaciones SAR por considerarlas un "un factor de atracción" que genera efectos no deseados en el flujo migratorio por el Mediterráneo.

> Varios políticos destacados, incluidos los principales líderes de la UE, han afirmado que la presencia de botes de rescate cerca de la costa libia sirve como un "imán" o incluso un "puente hacia Europa", tentando a los contrabandistas a enviar un mayor número de migrantes en embarcaciones cada vez menos aptas para navegar, aumentando así el número total de muertos. Más recientemente, esta opinión se expresó en una comunicación Frontex (secreta) obtenida por el Financial Times, que criticaba las operaciones de rescate de las ONG. (Steinhilper, E. y Gruijters, R. 2017)

Aunque muchos Estados de la Unión Europea desaprueban las misiones SAR que adelantan las ONG en el Mediterráneo, las cifras de-

5 Un lugar seguro es un sitio en el que las operaciones de salvamento se consideran finalizadas, donde la seguridad de las personas rescatadas ya no está amenazada; donde se pueden satisfacer las necesidades humanas básicas (tales como comida, ropa, alojamiento y necesidades médicas); y desde donde se pueden tomar medidas para transportarlas a su próximo destino o a su destino final. Aunque el buque que presta auxilio pueda considerarse provisionalmente
como lugar seguro, se le debe liberar de esta responsabilidad tan pronto como se adopten otras medidas alternativas. Es importante resaltar que debe evitarse el desembarco de los refugiados y los solicitantes de asilo rescatados en aquellos territorios donde sus vidas y libertades puedan verse amenazadas. Tomado de: http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/seamigration/Documents/RescueatSea-GuideESPANOL.pdf

muestran que su labor ha impedido la muerte de miles de personas sus aguas, por ejemplo, en los primeros meses de 2017, lograron salvaguardar la vida de más de 39 000 migrantes.

Carlos Espósito, catedrático de Derecho Internacional Público, de la Universidad de Autonóma de Madrid, en declaraciones ofrecidas al Diario El País, afirmó que: "Prestar auxilio a las personas en peligro en el mar es una obligación del capitán de un buque según el derecho internacional. Lo controvertido es el derecho que regula a las ONG y cómo se producen esos salvamentos. Las ONG no son organizaciones internacionales, se regulan por los ordenamientos de los Estados". (Diario el País, 25 de agosto de 2019)

La polémica que generan las labores SAR, ha llevado a que tres de los cuatro Estados afectados por la migración irregular (Italia, Malta y Grecia) cierren sus puertos al desembarco de los rescatados. Sin embargo, las ONG insisten en realizar operaciones de salvamento marítimo en el Mediterráneo por considerarlas no sólo una obligación legal y moral sino una labor inneludible.

Lo anterior ha desatado un serio conflicto entre los gobiernos y las ONG, hasta el punto que, a la fecha, se han abierto más de 24 procesos penales y adminsitrativos contra varias de ellas y de las tripulaciones de los buques que han participado en las operaciones de búsqueda y rescate.

Las ONG afirman que las misiones de salvamento en el Mediterráneo son acciones netamente humanitarias de las que dependen la vida de cientos de naúfragos, mientras que, para los Estados afectados, estos rescates representan violaciones flagrantes a sus leyes y políticas y por lo tanto, quienes los lleven a cabo, deben responder con penas, multas e incluso con prisión.

En ese sentido cabe mencionar que los Estados afectados han ido adoptando varias medidas para presionar a las ONG. Las autoridades italianas, por ejemplo, emitieron en 2017, un "*código de conducta*" que limita el accionar de las ONG en el Mediterráneo, y que impone una serie de obligaciones cuyo incumplimiento puede ser sancionado por las autoridades italianas, que se reservan el derecho a denegar

Varios buques SAR, han parado sus operaciones tras el veto que han impuesto algunos Estados de la UE.

A pesar de las restricciones, las ONG siguen adelantando labores SAR

el acceso a sus puertos de las embarcaciones de las ONGs que se nieguen a firmar o cumplir el Código. (Larrucea, p.12)

De igual forma, Italia aprobó la aplicación de sanciones pecunarias severas para aquellos buques que realicen rescates de personas en alta mar y que no respeten la prohibicón de entrada en sus aguas territoriales. En todos los casos, las embarcaciones serán confiscadas y las multas podrán ascender hasta el 1 millón de Euros.

La posición adoptada por Italia y por los demás Estados de restringir el acceso a sus puertos, ha sido fuertemente criticada no sólo por las ONG que se niegan a firmar el código de conducta, sino por organismos como la ACNUR, que en una rueda de prensa ofrecida a principios de agosto de 2019 afirmó que:

reitera su preocupación por el hecho de que la imposición a los capitanes de sanciones económicas o de otro tipo pueda disuadir u obstaculizar las actividades de rescate en el mar por parte de embarcaciones privadas en un momento en que los Estados europeos han abandonado en gran medida los esfuerzos de rescate en el Mediterráneo central. Las ONG desempeñan un papel sumamente importante para salvar las vidas de los refugiados y migrantes que afrontan esta peligrosa travesía marítima hacia Europa. El compromiso y la humanidad que motivan sus actividades no deben ser criminalizados ni estigmatizados. (ACNUR. 2019)

El cierre indeterminado de ciertos puertos y las nuevas restricciones impuestas a las ONG ha sumado un problema más a la ya compleja situación de la migración por el Mediterráneo: las disputas entre los Estados sobre la responsabilidad de cada cual en la aceptación y reubicación de los migrantes rescatados.

Lo anterior genera que las operaciones de salvamento en el mar (salvo aquellas llevadas a cabo por las autoridades), sean abordadas de manera individual (caso por caso) por los Estados ribereños de la Unión Europea en coordinación con otros Estados miembros, en aras de autorizar los desembarcos. Mientras esas decisiones se surten, la situación de los migrantes preocupa, pues a menudo, mientras los gobiernos debaten dónde pueden ser desembarcados, deben permanecer en altamar, a pesar incluso, de los problemas de salud que traen consigo y de estar gravemente traumatizadas por las condiciones inhumanas a que

las que fueron sometidos por los traficantes de personas.

El flagelo de la migración irregular por el mar ha convertido al Mediterráneo, en un escenario de confrontación constante entre los diferentes aparatos militares y de seguridad de los Estados, las ONG y las organizaciones criminales dedicadas al tráfico de migrantes.

Por lo anterior, organismos internacionales como la ACNUR y la OMI (Organización Marítima Internacional), le siguen exigiendo a los Estados de la Unión Europea "el establecimiento de una respuesta coherente y previsible para el salvamento en el mar en el Mediterráneo central, que incluya la determinación de lugares de desembarco y de centros de desembarco adicionales identificados previamente en territorio de la UE y potencialmente en otros países, basándose en una distribución geográfica, con el debido respeto a la seguridad y la dignidad de todas las personas en movimiento". (ACNUR, 2018, p.17)

Adicionalmente, la ACNUR, en su reporaje Travesías Desesperadas (2018), insta a "mejorar la capacidad de búsqueda y salvamento en el Mediterráneo central, lo que debe incluir la eliminación de restricciones a las ONG".

La grave crisis humanitaria que enluta diariamente al Mediterráneo, no podrá ser contenida si los países receptores siguen endureciendo sus políticas migratorias y los controles en las fronteras terrestres. En este sentido, es preciso que los países, tanto de origen como de destino, posibiliten la apertura de rutas de seguras de movilización, así como mecanismos que garanticen la seguridad, la reunificación familiar y por supuesto el reasentamiento de los migrantes en lugares donde sus vidas no corran peligro.

Aunado a lo anterior, se hace imprescindible que los países origen combatan todas las causas que originan los flujos migratorios, sobre todo aquellas que tienen que ver con las violaciones a los derechos humanos.

Mientras fue Ministro del Interior, Matteo Salvini bloqueo el desembarco en costas italianas, de cientos de migrantes rescatados por las ONG.

Bibliografía

» D´ Angelo, A. Flujos migratorios en el Mediterráneo: cifras, políticas y múltiples crisis. Anuario CIDOB de la Inmigración. 2018. P. 30-46 ISSN: 2462-6732 E-ISSN: 2462-6740 DOI: doi.org/10.24241/AnuarioCIDOBInmi.2018.30 Recuperado de: https://www.cidob.org/es/articulos/anuario_cidob_de_la_inmigracion/2018/flujos_migratorios_en_el_mediterraneo_cifras_politicas_y_multiples_crisis

» Steinhilper, E. y Gruijters, R. (2017) Muertes fronterizas en el Mediterráneo: lo que podemos aprender de los últimos datos. Disponible en: https://www.law.ox.ac.uk/research-subject-groups/centre-criminology/centreborder-criminologies/blog/2017/03/institutional (Acceso [fecha]).

» Plá, Uldaricio. (2017). La responsabilidad de proteger (r2p). Los derechos humanos y el consejo de seguridad. Revista Política y Estrategia. 13. 10.26797/rpye.v0i119.110. Recuperado de: https://www.researchgate.net/publication/321958454_LA_RESPONSABILIDAD_DE_PROTEGER_R2P_LOS_DERECHOS_HUMANOS_Y_EL_CONSEJO_DE_SEGURIDAD/citation/download

» Barragán, C. (23 de agosto de 2019). Open Arms, las mafias y el efecto llamada: verdades y mentiras en el Mediterráneo. El confidencial. Recuperado de: https://www.elconfidencial.com/mundo/europa/2019-08-23/open-arms-mafias-efecto-llamada-mediterraneo_2185251/

» OIM. (2019). Informe sobre las migraciones en el mundo 2018. Recuperado de: https://publications.iom.int/system/files/pdf/wmr_2018_sp.pdf

» UNHCR. (2019). Mediterranean situation. Operational Portal, Refugee Situations. Recuperado de: https://data2.unhcr.org/en/situations/mediterranean#_ga=2.175909090.1547795460.1566822241-1394822197.1566578285

» UNHCR. (2019). Europe Dead and Missing by sea. Operational Portal, Refugee Situations. Recuperado de: https://data2.unhcr.org/en/dataviz/95?sv=0&geo=0#

» UNHCR. (2019). Tendencias globales, desplazamiento forzado en 2018. Recuperado de: https://www.acnur.org/stats/globaltrends/5d09c37c4/tendencias-globales-de-desplazamiento-forzado-en-2018.html

» OMI. (2015). Salvamento en el mar. Una guía sobre los principios y prácticas aplicables a refugiados y migrantes. Recuperado de: http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/seamigration/Documents/RescueatSea-GuideESPANOL.pdf

» OIM. (2019). Flow monitoring Europe. Recuperado de: https://migration.iom.int/europe?type=arrivals

» Abril, G. (2018). La Batalla del Mediterráneo. Diario El País. Recuperado de: https://elpais.com/elpais/2018/01/09/eps/1515520544_906349.html

» Amnistía Internacional. (2014). Vidas a la deriva. Personas refugiadas y migrantes en el Mediterráneo Central. Recuperado de: https://cpalsocial.org/documentos/171.pdf

Páginas web

» https://frontex.europa.eu/es/que-hacemos/derechos-fundamentales/

» http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/International-Convention-on-Maritime-Search-and-Rescue-(SAR).aspx

» https://missingmigrants.iom.int/about

Fotos

» https://www.publico.es/uploads/2018/03/22/5ab4013b629f5.jpg

» https://eacnur.org/files/mapa_de_rutas_del_mediterraneo_en_2018.jpg

» https://missingmigrants.iom.int/mediterranean-update

» https://i0.wp.com/www.monitordeoriente.com/wp-content/uploads/2018/04/2016_8-30-Mediterranean-sea-migrantsCrHJ_O_WEAA-FoSO.jpg?resize=1200%2C800&ssl=1

» https://images.theconversation.com/files/283658/original/file-20190711-173342-1dsm45.jpg?ixlib=rb-1.1.0&q=45&auto=format&w=1000&fit=clip

» : http://img2.rtve.es/v/4630945?w=1600&preview=1528722785199.jpg

» https://www.xlsemanal.com/wp-content/uploads/sites/3/2018/07/Matteo-Salvini-2.jpg

Tráfico de drogas y terrorismo como crímenes transnacionales en América Latina: una aproximación al contexto marítimo

Capitán de Navío William Palomino
Director del Centro Regional de Estudios Estratégicos en Seguridad de la Escuela Superior de Guerra

Desde los planteamientos originales en la ONU, entre 1988 y 2000; la política mundial de lucha contra las drogas, el crimen transnacional y el terrorismo ha logrado metas claves en su formulación e implementación. Sin embargo, dichos esfuerzos no han sido suficientes para controlar todos los fenómenos asociados a estas problemáticas que, en el contexto presente de la globalización, empiezan a generar extensas zonas de influencias y dinámicas de control territorial en distintas regiones del mundo.

El mar es uno de los corredores de movilidad preferidos por los traficantes de droga, sin embargo, los Estados aúnan esfuerzos para contrarrestar dicho flagelo.

En el caso particular de América Latina, los gobiernos regionales, conscientes de que en el área se encuentra la mayoría de la producción de estupefacientes del mundo, han adelantado una serie de operaciones conjuntas, basadas en la integración de capacidades, para contrarrestar los efectos del crimen transnacional y poder cumplir con los estatutos de seguridad multidimensional que se proclamaron en la región desde el año 2003. No obstante, los criminales y sus redes de operación, interconectadas a nivel mundial, siguen operando de múltiples formas para dar continuidad a este negocio ilícito, evadiendo los controles y esfuerzos adelantados desde la lógica del multilateralismo.

Dentro de las modalidades criminales de evasión que mayor éxito han tenido se encuentra la utilización de rutas de operación ilegal en las zonas marítimas de la región, a través de las alianzas o expansiones de los grupos criminales a nivel transnacional. Esta situación ha obligado a los gobiernos a entender al fenómeno criminal desde una óptica global, especialmente en los últimos treinta años.

Desafíos para entender las nuevas olas criminales transnacionales

En el contexto mundial, si se tiene en cuenta la cantidad de crímenes que se cometen a lo largo y ancho del continente, el fenómeno del Crimen Transnacional (CT) presente en la región latinoamericana, parece estar desbordado y sin la posibilidad de encontrar un foco central de operaciones delictivas, ya que en sus prácticas se conjugan actores, redes y modalidades diversas de operaciones.

Así las cosas, los crímenes que son cada vez más rentables para los grupos delincuenciales son aquellos que trascienden las fronteras, lo que a su vez implica que el problema tenga dimensiones globales tanto por las condiciones impuestas por el mercado, como por la permisividad que tengan los territorios hacia estas actividades.

Así, por ejemplo, si la producción de cocaína o marihuana se quedara en Colombia, sería un problema exclusivo del Estado Colombiano, pero, en realidad, el consumidor local no

puede pagar lo que el consumidor europeo o norteamericano está dispuesto a pagar por las sustancias narcóticas, evidentemente, la razón primordial es el valor de cambio de moneda entre dólares y cualquiera de las monedas latinoamericanas. De igual manera, como todo negocio producido en cadena, cada uno de los peldaños se convierte en un valor adicional para el producto y, por ende, para el precio que paga el consumidor final, por lo que la cadena de valor es excesivamente larga y rentable.

Los grupos criminales buscan, como cualquier otro sector económico, aumentar las ganancias y disminuir los costos. En este sentido, según lo comenta el Capitán de Navío Rafael Cossío (2018), el uso del transporte aéreo (criminal y legal) es bastante costoso, aunque en muchas medidas, más eficiente por las velocidades que pueda alcanzar una aeronave, pero también tiene una alta posibilidad de detección cuando se trata de vehículos aéreos usados para fines criminales.

Estas razones han obligado a los criminales a hacer uso de métodos más económicos, con mayor efectividad y con menor probabilidad de detección por lo tanto, los mares y los ríos de Latinoamérica se han convertido en las rutas predilectas por los capos criminales, que ya no tienen como negocio exclusivo el tráfico de drogas, expandiendo así, sus actividades a otros crímenes lucrativos como el tráfico de personas, el tráfico de armas, el secuestro, la extorsión y por supuesto, según la concepción legal de cada país. Muchos también son terroristas, condición que determina muchas de las acciones que ejecutan para lograr sus objetivos.

De esta serie de preocupaciones nace la inquietud planteada en este documento que consiste en analizar la relación de los grupos criminales narcoterroristas como agentes del crimen transnacional. Para ello, la temática se ha divido en tres aspectos específicos: el primero, un mapeo de la situación en materia de drogas y terrorismo como crímenes transnacionales de la región latinoamericana, esto con el objetivo de brindar un panorama de la problemática y abrir un marco de análisis regional; el segundo, un análisis de los resultados que se han obtenido como región al enfrentar

El narcotráfico utiliza diferentes medios de transporte para movilizar las drogas.

dicha problemática, y finalmente, el análisis de las conceptualizaciones contemporáneas y coyunturales sobre la caracterización de los crímenes asociados al tráfico de drogas y el terrorismo y se ofrece un breve esquema sobre las perspectivas de análisis y acciones de políticas públicas para combatir la criminalidad.

En América Latina, en particular, la presencia de los fenómenos relacionados al crimen transnacional ha incrementado la sensación de inseguridad de las personas, tanto en las ciudades como en los sectores rurales, causando la impresión en la población de que el gobierno ha perdido su capacidad de control sobre los territorios. La seguridad pasó de ser un asunto exclusivamente del contexto internacional y el sistema entre los Estados, a convertirse en una preocupación sentida desde la lógica regional, que ahora demanda un control que en muchos de los casos empieza a ser ofrecido por asociaciones privadas.

Desde esa óptica, las políticas de seguridad comienzan a plantearse desde un contexto asociado a la globalización. En ese orden de ideas, una primera clave para su formulación tiene que ver con el enfoque basado en el Estado y su capacidad de coordinación de tareas a través de sus distintas organizaciones para la reacción y control de la violencia, no solo como actor de estabilización en el ámbito local sino también desde un enfoque regional.

Una segunda clave para la formulación de soluciones tiene que ver con el enfoque de la seguridad en relación con las personas y los grupos sociales de interés, incluyendo estos una amplia gama de aspectos a relacionar en las soluciones y que tienen que ver con la prevención, el control de delitos y violencia, la prevención de factores de riesgo a las poblaciones como el desempleo, el hambre, los conflictos sociales y políticos, así como la construcción de la paz y el desarme. (Casas & Giraldo, 2015).

El crimen transnacional aumenta la sensación de inseguridad urbana.

Conclusiones

Las nuevas formas de relaciones sociales, dadas en torno a las dinámicas globales, han generado un cambio sustantivo en la forma en como se construyen el mundo, así como sus amenazas. En este panorama, los fenómenos asociados al Crimen Transnacional Organizado como son el narcotráfico, el terrorismo, el comercio de armas, la trata de personas, la minería ilegal, entre otras, han experimentado en los últimos 30 años, una mutación en cuanto a sus estructuras como actividades ilegales, así como en relación con sus mecanismos de participación.

La región latinoamericana ha visto pasar a lo largo de décadas infinidad de organizaciones dedicadas al cultivo y tráfico ilegal de sustancias psicoactivas, grupos de combatientes para estado y otro tipo de organizaciones delictivas que han permeado la estructura social, la vocación económica de sus territorios y el equilibrio ecológico de los mismos. Conforme estas condiciones han ido afectando a la estabilidad institucional del país, de igual manera se han visto afectados los marcos de legitimidad de otros Estados donde operan las redes de estas actividades. Sin embargo, y dentro del mismo escenario, también los planes y acciones de los gobiernos para controlar tales fenómenos han

ido transformándose para responder de manera más efectiva.

En esta lógica la formulación de políticas públicas para el control del crimen organizado, al igual que otras problemáticas del mundo contemporáneo, empieza a desarrollar nuevos enfoques de interpretación basados en las condiciones particulares de cada situación y región. El avance en materia de investigación y reflexión sobre enfoques interpretativos para las políticas permite abrir nuevas rutas y metodologías de trabajo que contemplan la participación de los sectores sociales interesados.

En el contexto de globalización contemporánea es evidente la complejidad de la situación del crimen organizado, tanto por su nivel de conectividad con otras actividades económicas -legales e ilegales-, como por el nivel de involucramiento que distintos actores pueden llegar a tener con los hechos asociados. Por lo tanto, la cooperación y la búsqueda de nuevas alternativas de investigación sobre la materia pueden resultar en acciones claves para controlar el fenómeno.

Bibliografía

» Ameripol. (2013). Prólogo. En Ameripol, Análisis situacional del Narcotráfico "Una perspectiva policial" (págs. 9-10). Bogotá: FIIAPP.

» ONU (2000), Convención de las Naciones Unidas contra la delincuencia organizada transnacional y sus protocolos. Disponible en: https://www.unodc.org/documents/treaties/UNTOC/Publications/TOC%20Convention/TOCebook-s.pdf

» Fernando Rojas Aravena. El Crimen Organizado internacional: Una grave amenaza a la democracia en América Latina y el Caribe. FLACSO. San José, 2006.

Fotos

» http://1.bp.blogspot.com/NDBO_sUM_e8/Uz40x_cBOZI/AAAAAAAAE7Y/9183byNritA/s1600/Antinarcoticos+Armada+Colombia.jpg

» https://dialogo-americas.com/application/files/5915/5982/3974/COL-US-PAN_drug_Bust-1.jpeg

» https://media.telemundo51.com/images/1202*675/narcoaviones-foto-brasil-main-1234.JPG

» https://blogs.iadb.org/seguridad-ciudadana/wp-content/uploads/sites/27/2018/11/camaras-vigilancia.jpg

» https://magazinelatino.com/wp-content/uploads/2018/01/1-3.jpg

El regreso de la pesca comercial de ballenas como desafío a la cooperación oceanopolítica y la proyección marítima en el pacífico

Por: Oscar Felipe Hernández Lara
Auxiliar de Investigación

Durante los últimos meses, Japón ha ultimado detalles para retomar la caza de ballenas (whaling) con fines comerciales. Dos principales manifestaciones sustentan la frase anterior: en primera instancia, la salida oficial de Japón de la Comisión Ballenera Internacional -CBI-, desde el pasado 30 de junio de 2019 y; en segunda instancia, las declaraciones oficiales del Gobierno japonés donde expresa su intención de reiniciar las cazas a mediados de julio (McCurry & Weaver, 2018). La decisión del país nipón ha generado revuelo y, por tanto, el rechazo de determinados sectores de la comunidad internacional, tales como ambientalistas, Estados vecinos y aquellos que desarrollan su proyección marítima en el Océano Pacífico tanto en su latitud norte, como en la zona austral.

Sin embargo, esta situación no es nueva, la historia de la pesca de ballenas es quizás casi tan antigua como la historia misma de la nación asiática, por lo que se hace complejo adoptar posiciones radicales sobre la actividad pesquera que se ha venido desarrollando desde hace siglos, más aún, cuando ese vínculo de dependencia ha trascendido la cultura para convertirse en actividad esencial para la seguridad alimentaria de los japoneses.

La sensación de desconfianza frente a las acciones de los buques balleneros japoneses en el Pacífico tiene su origen en los programas caza con fines científicos, confinados en el JARPA I y JARPA II, cuyos resultados dejaron un registro amplio de ballenas cazadas, incluso dentro de las zonas de protección o santuarios de ballena situados en la Antártida (ver figura 1).

La pesca de ballenas como una práctica polémica ha recibido diversas respuestas, mani-

figura 1 Zonas de caza de ballenas por Japón en Antártida

En el marco del JARPA II, la caza de cetáceos para fines científicos se hizo principalmente en Antártida. La ejecución de este permiso implicó la intromisión de buques japoneses en zonas reconocidas como parte del "santuario ballenero austral", el cual es tema de debate entre los miembros defensores y detractores de esta actividad. Esta es la zona por la cual, tanto Australia como Nueva Zelanda han demandado a Japón ante la Corte Internacional de Justicia.

festadas, por ejemplo, en la conformación de organizaciones como la Sea Shepherd Conservation Society, quienes han trascendido las formas de protesta hasta el punto de llegar a acciones de hecho -interceptaciones y asaltos a buques balleneros-, consignadas en operaciones como las de Saving the Vaquita Porpoise (Salvando a la Vaquita Marina) y Ending Cetacean Captivity (Erradicando la Captura de Cetáceos) («Sea Shepherd», s. f.). Este tipo de iniciativas puede explicarse como una respuesta a la inoperancia de los mecanismos de control convencionales establecidos desde el poder del Estado o de su coordinación por medio de las instituciones internacionales.

Alcances y limitaciones de la Comisión Ballenera Internacional

La CBI, como cualquier organización internacional existente, está basada en el principio de la acción coordinada de los Estados para lograr ciertos fines que, si fueran emprendidos de manera individual, no podrían ser logrados. Sin embargo, como toda organización internacional, la CBI no escapa a que los Estados que la conforman -de manera voluntaria-, decidan en cualquier momento, no supeditarse a los derechos y obligaciones contraídos, al ver que no se representan sus intereses.

En ese sentido, entre varias de las aplicaciones normativas de la CBI, que buscan constreñir el comportamiento de los países miembros, aparecen ciertas figuras jurídicas que facilitan la explicación de la falta de alcance de esta organización. Por ejemplo, y como reflejo del principio de la soberanía de los Estados, el artículo 5, numeral 3; el denominado *Procedimiento de Objeción* especifica que cualquier gobierno puede objetar una decisión que afecte su interés nacional, siempre y cuando,

ésta se presente antes de los 90 días después de ser emitida. (International Convention for the Regulation of Whaling, 1946). Lo anterior, sumado a la falta de control a quienes no son miembros de la comisión, muestran la manifiesta debilidad de esta institución internacional (Hoey, 2017).

Por supuesto, ante la posibilidad que implican estos mecanismos, Japón ha accedido numerosas veces a esta figura para evitar que su actividad económica se vea sustancialmente afectada. Más cuando la CBI, desde 1979, sufrió un viraje al conservacionismo (ver figura 2), en parte, gracias a la admisión de nuevos Estados miembro, muchos de estos, sin una tradición económica basada en la pesca de cetáceos:

> En 1982, el *balance de votos* fue suficiente para pasar a la suspensión total de la pesca comercial de ballenas. Esta suspensión tomó efecto en 1986 y ha sido mantenido en todas las reuniones del CBI posteriores. La pesca comercial de ballenas fue vetada durante 33 años por las naciones miembro de la comisión (Fielding, 2019: p. 2).

Aparte de la táctica de objetar, Japón también se ha respaldado del permiso especial de pesca con fines científicos, cobijándose en el artículo 8 del documento de la Convención Internacional de 1946 [1], para seguir con esta actividad. Los denominados efectos letales de este programa fueron denunciados por la Comisión con la resolución del año 2007, sin tener éxito en detener la actividad de Japón dentro de las áreas santuario situadas en el pacífico sur y Antártida (Anton, 2010).

1 Artículo por los cuales se establecen los siguientes parámetros para que un Estado miembro se habilite permiso especial de matar, cazar o tratar cetáceos para fines científicos: que cualquier el trato al que se sometan las ballenas sea de acuerdo con los parámetros establecidos por las direcciones de la comisión; cada gobierno contratante presentará en un intervalo, no mayor a un año, información científica y resultados de investigación a la comisión; cada gobierno contratante deberá proporcionar colección y análisis de datos biológicos en conexión con las operaciones, las embarcaciones y los puertos empleados para tales fines. (International Convention for Regulation of Whaling, 1946; p. 2)

La justificación japonesa: ¿razones de peso?

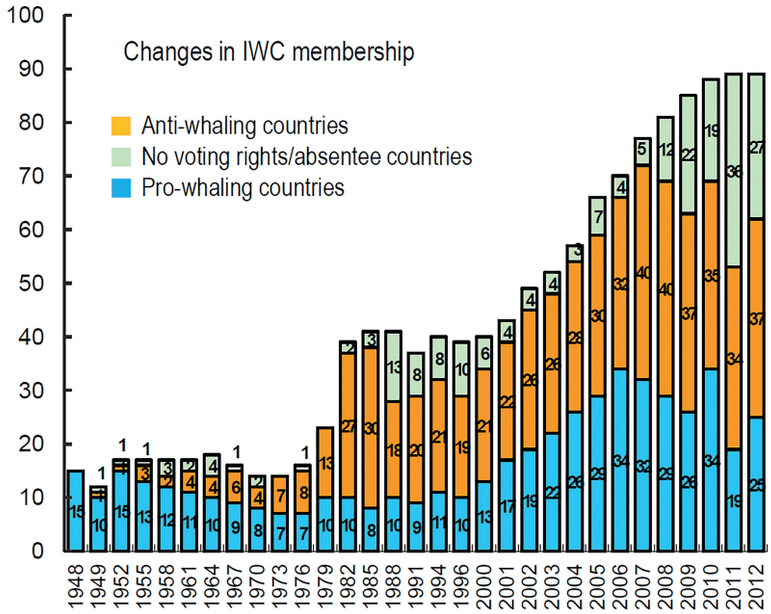
Japón frente al tema de seguridad alimentaria, justifica la caza de ballenas para solventar la situación de 700 personas que sufren de hambre (con peligro de muerte) y, alrededor de 3.5 millones de niños que viven en condiciones de relativa pobreza (Makori, 2019). A lo anterior se suma que, de acuerdo con los datos del Ministerio de Agricultura japonés, sólo el 40% de las calorías consumidas por un nipón promedio al día, son producidas domésticamente (Lies, 2019), lo cual refleja un impacto fuerte en la economía local y en las poblaciones cuyo sustento depende del avance de esta actividad.

Limitaciones y oportunidades frente al escenario planteado por Japón

Ahora bien, aparte de las discusiones frente a la decisión de Japón -aparentemente irrevocable-, se presentan ciertos desafíos tanto para el caso japonés, como a nivel internacional. Por lo que se analizan ciertas consecuencias derivadas de esta situación a nivel oceanopolítico, y sus repercusiones tanto en la economía como en los esquemas de gobernanza global cercanos al tema en cuestión.

El primer escenario probable es el de las posibles limitaciones del país asiático al abandonar la CBI, ya que no sólo pierde su cobijo en asuntos de cooperación y normativas, sino que también estaría obligado a abandonar los programas de investigación científica, cuya naturaleza le brindaba prerrogativas especiales para la exploración y la eventual caza de cetáceos en zonas ajenas a su control nacional. Por lo tanto, la consecuencia directa puede derivar en el regreso a operaciones de caza comercial abierta en la Zona Económica Exclusiva de Japón, reduciendo espacialmente el impacto

figura 2 Cambios en la membresía del CBI



De 1970 a 1985 se fue cambiando la manera en que se configuran mayorías entre los miembros. Mientras en el primer año los votos de los países defensores de la caza de ballenas era la mayoría, sin embargo, durante el avance de la década esto fue cambiando a favor de los países que no defienden esta práctica.

de esta práctica a zonas donde son vulneradas la menor cantidad de organismos posible, y la protección de especies vulnerables en espacios a los cuales ya no podrán acceder las embarcaciones niponas (Fielding, 2019).

Como segundo escenario, y siguiendo la lógica de la teoría del "Juego de Dos Niveles" (Putnam, 1988), se entiende que así como el *lobby ballenero*, ha logrado convencer al Gobierno japonés sobre la necesidad de volver a esta modalidad; tarde o temprano, el *establecimiento* puede llegar a ser sujeto de fuerte presión social por aquellos que no comparten dicha práctica, en especial entre los japoneses más jóvenes. Las decisiones que se emprendan a futuro, sumadas a la presión internacional de en contra de la caza de cetáceos, pueden influir a que las determinaciones de Japón, sobre la caza de ballenas, se moderen.

En lo competente a la estructura misma de las instituciones que ensamblan la gobernanza internacional relacionadas con la conservación de los ecosistemas marinos, la clave será fortalecer los mecanismos que, en función de constreñir la acción nacional, promuevan la cooperación internacional, la implementación de políticas con base científica, la buena fe y el establecimiento de criterios conceptuales y normativos que impidan las distorsionadas interpretaciones de los tratados, convenios, resoluciones, entre otros documentos (Fielding, 2019).

Impactos de esta decisión en América Latina

En un mundo altamente globalizado, la acción de un solo Estado genera efectos directos o indirectos en otros Estados, es decir, que cualquier relación interdependiente supone un beneficio, pero también un costo en términos de *sensibilidad o vulnerabilidad* (Frasson-Quenoz, 2014; pp. 157-158; citando a Nye y Keohane, 1977). Por lo que se abordarán ciertos factores que pueden ser estimulados por dicha coyuntura y que posiblemente tengan incidencia en la vida de los Estados del hemisferio, en especial, aquellos con acceso al ccéano Pacífico.

La ilegalización, la limitación y el incentivo perverso.

Como lo menciona Greenpeace Corea (2012) en su informe *Disappering Whales: Korea's Inconvenient Truth*, la finalidad alimenticia de la proteína del cetáceo, inicialmente concebida para la supervivencia de las personas, después de la segunda guerra mundial, ahora se usa dentro de la cocina gourmet en los países de Asia Oriental. En dicha región han venido creciendo puestos de comida especializados en la carne de ballena; el turismo y la demanda por este producto no conoce la tendencia decreciente (p. 8).

Normalmente, cuando se genera alguna acción encaminada a limitar la oferta cuando la demanda es creciente, se produce un aumento en los precios del producto, a su vez que, frente a la presión de los consumidores, se pueden generar condiciones propicias para que la caza de ballenas, en términos irregulares o emprendida por actores ilegales se estimule gracias al incentivo generado por los altos precios en el mercado o, por el simple hecho de tratarse de un bien lujoso.

Lo preocupante de este panorama, es que a pesar de que las cazas irregulares aún generan efectos marginales en el mercado (ver figura 3), no se descarta que los efectos de la ilegalización, sumados a la actividad comercial ilimitada de Japón como uno de los países balleneros por excelencia, puedan llegar a alimentar la acción transnacional de caza irregular, de la cual, se encontrará la oportunidad para obtener rentas que permitan respaldar económicamente otras actividades, muy probablemente criminales.

De ahí radica la amenaza en la que puede verse implicado el continente americano, pues los efectos que la caza irregular pueden poner en riesgo la seguridad ambiental de los ecosistemas marinos. La actividad ballenera o de caza de cetáceos se refleja en las actividades pesqueras de pequeña escala, pero que ya han tenido numerosas interacciones con especies de cetáceos grandes, incluidas otras especies marinas vertebradas (Mangel, 2012).

Perú es uno de los ejemplos que demuestran la notable debilidad del Estado para ejer-

figura 3 Registro de caza de cetáceos en Corea 2000-2010

Year	Cetacean bycatch subtotal	Minke bycatch	Cetacean bycatch except Minke	Illegally hunted whales (mostly Minke)[15]	Total no of cetacean killed
2000	126	80	46	1	127
2001	485	160	325	4	489
2002	296	89	207	18	314
2003	367	92	275	7	374
2004	263	69	194	9	272
2005	537	107	430	10	547
2006	574	82	492	4	578
2007	663	80	583	20	683
2008	722	81	641	12	734
2009	595	83	512	16	611
2010	770	91	679	13	783
총계	5398	1014	4384	114	5512

La de caza ilegal de cetáceos, principalmente de ballena minke (ver columna 5) representa el 2.06% de la caza total de cetáceos en Corea. El presente informe presenta que a pesar de que son reconocidos como ilegales, no impide que el producto llegue a manos de restaurantes especializados, y, por ende, del consumidor.

cer control sobre las actividades económicas de sus ciudadanos. Desde 1977, la caza de delfines fue prohibida, medida ignorada por los pescadores peruanos (OceanCare, 2017). Lo probable en estos asuntos donde la ilegalidad es marcada, es que se puedan generar actividades patrocinadas por redes de crimen organizado al nivel local. A pesar de que no existen suficientes registros en la región sobre el asunto, la convergencia que pueda existir de actores pesqueros de Asia debe verse con especial cuidado en las regiones donde existe una tradición de caza de cetáceos a niveles artesanales.

Acciones y oportunidades: los aportes teóricos de la oceanopolítica a la práctica política y económica en Colombia

Hay que fortalecer la institucionalidad internacional, y la cooperación de los demás Estados y actores interesados, quienes ven en las ballenas y demás cetáceos la posibilidad de generar ingresos sin que sean implicadas actividades de cacería.

Colombia genera alrededor de 200 millones de dólares anuales producto del turismo relacionado con el avistamiento de cetáceos (Trujillo; Caicedo y Díazgranados [Eds.], 2014). Un país con acceso a dos océanos debería prestar especial atención a la creación de medidas de protección de cetáceos. (Trujillo et al.,2014; Hoyth e Iñiguez, 2008).

La actividad turística, deben seguirse incentivando, dado que esta es un foco de oportunidad para las poblaciones, pues no se trata de una mera actividad productiva, sino que además es un factor clave para la promoción del desarrollo social de los territorios, así como de generación de incentivos materiales que pueden llegar incluso, a desplazar varias actividades ilícitas que generan economías ilegales.

Jorge Martínez Busch (1993) define a los espacios oceánicos como "elementos fundamentales para el desarrollo del Estado, cuya premisa y razón de ser es la garantía del bien común" (p. 135). Así como establece que el océano no es un espacio que mediante su explotación sea complemento para el desarrollo del espacio terrestre; por el contrario, es definido como un espacio de desarrollo por sí mismo (Martinez, 1993). Por lo cual, la oferta estatal puede estar encaminada a estimular estas potencialidades, no sólo para el turismo, sino para el desarrollo técnico-científico, que determine las capacidades ictiológicas y facilite la construcción de planes mancomunados de explotación sostenible de los cuerpos acuáticos.

La consolidación de estos proyectos, con gran impacto en las regiones litorales, espacialmente en el Pacífico, debe ser complementada por la presencia y el ejercicio soberano sobre el espacio marino; no solo como una garantía de seguridad, sino como acompañante constante a las distintas iniciativas científicas que contribuyan a la educación de la conciencia marítima, la cual debe ser una tarea para toda nación dispuesta a proyectarse oceánicamente (Martínez, 1993).

Una parte primordial para establecer medidas, en los ámbitos nacional y regional, es entender la problemática y su complejidad. En el caso colombiano, se puede entender que más allá de la pesca artesanal, o de los accidentes ambientales que por influencia antrópica genera efectos fatales en estos organismos, se evidencia que las principales poblaciones cetáceas reciben diversas formas de presión. En la Amazonía como en la Orinoquía se ha vuelto común la caza de delfines con el fin de aprovecharse como carnada por pesquerías locales y del Pacífico (Trujillo et al., 2014). Esta correlación hace necesario el control fluvial de la pesca ilegal para así evitar flujos indesea-

bles en el mar, más cuando estas pueden ser aprovechadas por entes criminales. Así mismo, parte del papel que se debe apropiar desde lo político es el de la promoción de buenas prácticas de pesca para evitar la caza de cetáceos.

La minería ilegal y el vertimiento de sus desechos han contribuido a la contaminación de cuerpos de agua -fluviales y marítimos-, produciendo no sólo la huida, sino la migración de especies marinas a profundidades (Trujillo, et al., 2014; p. 24) volviéndolas vulnerables a la caza a gran escala. Estos efectos generan consecuencias en las dinámicas marinas y en sus comunidades aledañas. Sin embargo, la reducción de hábitats naturales disponibles y, por ende, la reducción de poblaciones predadoras (entre ellas varios cetáceos), generará efectos en el ecosistema que pueden impactar las alternativas económicas de las cuales se sustentan muchas personas.

Las acciones a nivel internacional son en muchas ocasiones, el reflejo de intereses políticos, y económicos que van en contravía de la cooperación y la coordinación con las agendas supranacionales. Lo que muchas veces se aparta de la discusión, son los efectos indirectos que estas acciones generan a otras poblaciones fuera de su jurisdicción. Japón es sólo el punto de partida para reflexionar sobre la importancia de la construcción de marcos reglamentarios integrales, con el fin de proteger la biodiversidad marítima y con ello, nuestro planeta.

Referencias

» Anton, D. (2010). Dispute Concerning Japan's JARPA II Program of "Scientific Whaling" (Australia v. Japan) | ASIL. Recuperado 25 de julio de 2019, de American Society of International Law website: /insights/volume/14/issue/20/dispute-concerning-japan%E2%80%99s-jarpa-ii-program-%E2%80%9Cscientific-whaling%E2%80%9D

» Fielding, R. (2019). Japan's Scientific Whaling Ruse Is Over – Foreign Policy. Recuperado 3 de julio de 2019, de https://foreignpolicy.com/2019/02/07/japans-scientific-whaling-ruse-is-over/

» Frasson-Quenoz, F. (2014). Autores y teorías de Relaciones Internacionales: una cartografía. 3.2.1. El liberalismo de la interdependencia, Capítulo II: El liberalismo (pp. 129-189). Universidad Externado de Colombia. Bogotá D.C., Colombia.

» Hoey, L. (2017). The Battle Over Scientific Whaling: A New Proposal to Stop Japan's Lethal Research and Reform the International Whaling Commission. 41(2), 37.

» Hoyth, E; Iñiguez, M. (2008). Estado del Avistamiento de Cetáceos en América Latina. WDCS, Chippenham, UK; IFAW, East Falmouth, EE.UU.; y Global Ocean, Londres, 60p.

» International Whaling Commission. (1946). International Convention for Regulation of Whaling. Washington D.C., EE. UU. Recuperado 29 de julio de 2019, de http://cort.as/-M5QS

» Keohane, R.; Nye, J. (1977). Power and Interdependence: World Politics in Transition. Little Brown. Boston, Estados Unidos.

» Makori, D. (2019, marzo 1). Whale Hunting in Japan: Tradition and Starvation. Recuperado 29 de julio de 2019, de The Borgen Project website: https://borgenproject.org/whale-hunting-in-japan/

» Mangel, J. (2012). Interactions of Peruvian small-scale fisheries with threatened marine species. Thesis degree of Doctor of Philosophy in Biological Sciences. University of Exeter. Recuperado 28 de agosto de 2019, de https://ore.exeter.ac.uk/repository/bitstream/handle/10036/3483/MangelJ.pdf?sequence=1

» Martínez, B. (1993). Oceanopolítica: una alternativa para el desarrollo. Editorial Andrés Bello. Santiago, Chile.

» McCurry, J.; Weaver, M. (2018, diciembre 12). Japan confirms it will quit IWC to resume commercial whaling. The Guardian. Recuperado 26 de agosto de 2019, de https://www.theguardian.com/environment/2018/dec/26/japan-confirms-it-will-quit-iwc-to-resume-commercial-whaling

» OceanCare. (2017). Dolphin Hunt Peru. Recuperado 28 de julio de 2019, de https://www.oceancare.org/en/our-work/animal-species-conservation/dolphins/dolphin-hunt-peru/

» Putnam, R. D. (1988). Diplomacy and Domestic Politics: The Logic of Two-Level Games. International Organization, 42(3), 427-460.

» Sea Shepherd. (s. f.). Recuperado 25 de julio de 2019, de https://seashepherd.org/

» Trujillo, F.; Caicedo, D., y Díazgranados, M. C. (Eds.). 2014. Plan de acción nacional para la conservación de los mamíferos acuáticos de Colombia (PAN mamíferos Colombia). Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, Fundación Omacha, Conservación Internacional y WWF. Bogotá, 54 p.

Fotos y/o figuras

» Flitton, D.; South, J. (s. f.). Into the Maelstrom. The Sydney Morning Herald. Recuperado 28 de agosto de 2019, de https://www.smh.com.au/interactive/2016/into-the-maelstrom/

» Han, J. (2012). Disappearing Whales: Korea´s Inconvenient Truth. Greenpeace Korea. Recuperado 28 de agosto de 2019, de http://m.greenpeace.org/eastasia/Global/eastasia/publications/reports/oceans/Disappearing%20Whales%20-%20South%20Korea.PDF

» Japanese Fishering Agency; The Institute of Cetacean Research. (2012). Whales and Whaling. Recuperado 28 de agosto de 2019, de http://www.jfa.maff.go.jp/j/whale/pdf/140513english.pdf

» Santirso, J. (2019, julio 7). Japón vuelve a cazar ballenas con fines comerciales después de 30 años de moratoria. Sociedad, El País. Recuperado 27 de agosto, de https://elpais.com/sociedad/2019/06/30/actualidad/1561914664_626190.html

»

Nº 15
Julio - Septiembre 2019
BOLETÍN CREES

CREES
Centro Regional de Estudios Estratégicos en Seguridad

Boletín CREES

Número 15 – Año 5
Año 5 - Abril – Junio de 2019
ISSN No. 2539-4940
Publicación del Centro Regional de Estudios Estratégicos en Seguridad (CREES)
Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto"

Director (E) ESDEG
Contralmirante
Orlando Enrique Grisales Franceschi

Subdirector (E) ESDEG
Coronel
Mario Augusto Amaya Aranzazu

Director CREES
Capitán de Navío
William Javier Palomino Vargas

Editora
Paola Andrea Ruiz Rojas

Coordinador logístico
Suboficial Jefe
Arnulfo Puerta Vergara

Diseño y diagramación
Lucia Castro Moreno
Comunicaciones Estratégicas ESDEG

ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA
"General Rafael Reyes Prieto"
Colombia

CREES
Centro Regional de Estudios Estratégicos en Seguridad

Escuela Superior de Guerra
@EsdegCol
Escuela Superior de Guerra
Escuela Superior de Guerra
ISSUU esdeguecol

Escuela Supeiror de Guerra
General Rafael Reyes Prieto
Conmutador : 6 20 40 66 Ext. 21055
Carrera 11 No 102 - 50 Bogotá - Colombia
www.esdegue.edu.co

INFORMACIÓN SOBRE EL CREES

El Centro Regional de Estudios Estratégicos en Seguridad -CREES-, es una iniciativa del Ministerio de Defensa de Colombia, que busca poner a disposición de los países de los gobiernos amigos, la academia y el sector defensa, sus experiencias en más de 5 décadas de lucha contra el crimen organizado y otras amenazas a la seguridad.

También contribuye como nodo altamente reconocido a nivel internacional, de una creciente red de análisis, pensamiento e intercambio de conocimientos frente a las complejas amenazas transnacionales que enfrenta la región.

El CREES ofrece programas de formación e instrucción a alto nivel -a los que han asistido cerca de 5 000 oficiales y destacados funcionarios civiles de más de 25 países de América y Europa-, y desarrolla líneas de investigación sobre temáticas relacionadas con la seguridad en el hemisferio. De esta manera se promueve el diálogo regional en busca de soluciones estratégicas compartidas.

A este observatorio y centro de pensamiento estratégico están invitados a participar, militares y civiles de organismos de seguridad y ministerios de defensa y seguridad de los países del hemisferio, al igual que la comunidad involucrada en el diseño de políticas públicas sobre seguridad y defensa.

El CREES, cuenta con un equipo internacional multidisciplinario, dentro de sus investigadores cuenta con militares activos y de la reserva, así como expertos civiles en áreas como Ciencia Política, Relaciones Internacionales, Sociología, Antropología, Derecho y Comunicaciones Estratégicas entre otras. También cuenta con oficiales extranjeros quienes, con su visión, ayudan a complementar la visión regional del centro.