

DECISIÓN CEEYPP - GOBERNAR LA INCERTIDUMBRE · CUADERNO DE ESTUDIOS N.º 1 · SEPTIEMBRE DE 2026

La seguridad del contenedor y la inseguridad de la costa: geopolítica del narcotráfico marítimo de cocaína en América Latina

Williams Jiménez García
Universidad Nacional de Colombia

e-ISSN en trámite · Acceso abierto (CC BY-NC 4.0) · <https://ceeypp.org/revista/cuaderno-1/seguridad-maritima-cocaina/>

Un contenedor puede cruzar el océano mientras quienes viven junto al puerto encuentran fronteras dentro de su propio barrio. Esa coexistencia entre circulación global y confinamiento local condensa una pregunta para América Latina: ¿qué protegemos cuando hablamos de seguridad marítima? El narcotráfico de cocaína obliga a mirar el buque, la terminal, la ciudad y las relaciones de poder que los conectan. La mercancía viaja; la violencia, la intimidación y la desconfianza institucional pueden quedarse. Comprender esa distribución desigual de movilidad y daño (Cowen, 2014) permite discutir la geopolítica de la seguridad desde las costas que sostienen el comercio mundial.

La geopolítica estudia cómo se distribuye y disputa el poder sobre territorios, recursos y conexiones estratégicas (Bueger, 2015). En el tráfico marítimo de cocaína, ese poder depende tanto de la capacidad estatal para regular la circulación como de la capacidad criminal para aprovecharla. Controlar una conexión puede resultar más valioso que dominar una superficie extensa: permite acceder a mercados, obtener rentas y condicionar decisiones ajenas. La soberanía adquiere aquí una dimensión concreta. Además de ejercer jurisdicción sobre el mar, exige capacidad efectiva para proteger las relaciones económicas y sociales que vinculan las costas con el mundo.

La imagen del narcotráfico como una economía exterior al comercio legal resulta insuficiente para comprender esa articulación (Andreas, 2011). Los servicios logísticos que permiten exportar alimentos o manufacturas también pueden ser aprovechados clandestinamente por redes criminales. Esto no convierte a las empresas exportadoras ni a los trabajadores portuarios en sospechosos colectivos. Permite identificar un problema institucional: cómo preservar la integridad de cadenas integradas por actores sometidos a reglas, incentivos y capacidades de supervisión diferentes. La vulnerabilidad puede surgir precisamente donde una operación comercial cambia de manos y ninguna institución consigue reconstruir la secuencia.

Esa discontinuidad institucional tiene una contraparte económica: el comercio necesita velocidad, mientras el control necesita tiempo. Inspeccionar cada movimiento con la misma intensidad comprometería la actividad que se pretende proteger. La seguridad se organiza, entonces, mediante decisiones sobre qué revisar, a quién vigilar y qué dejar circular (Cowen, 2014). Allí aparece una cuestión política que suele quedar escondida detrás de los procedimientos técnicos. Toda selección distribuye protección, costos y sospechas. Un sistema puede ser eficiente para reducir las demoras de una mercancía y resultar insuficiente para reconocer las amenazas que recaen sobre quien la transporta.

La infraestructura adquiere así un significado que excede sus instalaciones. Un puerto funciona porque miles de relaciones coordinan decisiones: alguien contrata, conduce, registra, almacena, autoriza o recibe. Las redes criminales buscan intervenir en algunas de esas relaciones para hacer posible una operación ilícita. Su poder puede descansar en la capacidad de comprar una colaboración, imponer un silencio o castigar una negativa (Europol, 2023). No necesitan reemplazar al Estado ni dirigir toda la actividad portuaria (Lessing, 2021). Les basta, en determinadas circunstancias, con condicionar decisiones indispensables para conectar una mercancía prohibida con un mercado distante.

Esto permite entender cómo una terminal tecnológicamente avanzada puede coexistir con barrios sometidos a coerción. La seguridad de las instalaciones y la seguridad de la ciudad responden a responsabilidades, recursos y prioridades que no siempre coinciden. Una empresa puede reforzar sus accesos mientras un trabajador permanece expuesto a amenazas fuera de su jornada (Europol, 2023). El límite físico del puerto no contiene las relaciones que lo hacen funcionar. Cuando la protección termina en la puerta de la terminal, parte de su vulnerabilidad se desplaza hacia las personas. La intimidación convierte entonces una carencia de protección social en una posibilidad de intervención criminal sobre el comercio.

La desigualdad importa precisamente en esa relación. No porque la pobreza produzca de manera inevitable narcotráfico, sino porque distribuye desigualmente la capacidad de rechazar sus exigencias. Tener

alternativas laborales, acceso a justicia y posibilidades de abandonar una situación amenazante modifica los costos de resistir (Sen, 1999). Quien carece de esas condiciones puede quedar atrapado entre la necesidad de conservar sus ingresos y el peligro de colaborar. Hablar de vulnerabilidad exige reconocer esa restricción de las opciones. También obliga a distinguir la participación lucrativa de quienes organizan el negocio de la subordinación de quienes apenas consiguen sobrevivir dentro de su radio de influencia.

La violencia interviene en este orden como una forma de producir obediencia y resolver disputas. Puede asegurar accesos, disciplinar intermediarios o impedir que una comunidad cuestione determinadas actividades (Jiménez-García & Sansó-Rubert Pascual, 2025). Pero su intensidad depende de las relaciones entre los actores: una competencia abierta puede multiplicar los enfrentamientos, mientras un arreglo estable puede disminuirlos sin liberar a la población (Lessing, 2021). Por eso, la ausencia de homicidios no basta para establecer quién gobierna la vida cotidiana. La libertad de desplazarse, trabajar o denunciar permite observar dimensiones del poder criminal que permanecen ocultas cuando la seguridad se reduce a contar muertes y decomisos.

El resultado es una integración profundamente desigual. La costa puede adquirir valor para los mercados internacionales sin que ese valor se traduzca en derechos para sus habitantes. Allí radica una contradicción del desarrollo portuario: la conectividad comercial aproxima territorios distantes, pero puede mantener separadas la prosperidad de la infraestructura y las condiciones de vida de su entorno (Cowen, 2014). El narcotráfico aprovecha esa separación cuando encuentra servicios disponibles y poblaciones desprotegidas. Su inserción no demuestra que modernizar un puerto sea un error; muestra que la modernización queda incompleta cuando la inversión económica avanza sin una capacidad pública equivalente para proteger la vida colectiva.

Esa contradicción también atraviesa las fronteras. Las organizaciones articulan lugares que cumplen funciones distintas y pueden modificar sus conexiones cuando cambian las condiciones de circulación. La transformación de Ecuador en un nodo de salida de cocaína, vinculada tanto a presiones procedentes de Colombia como a oportunidades logísticas y relaciones locales, permite reconocer ese carácter regional (Jiménez-García & Sansó-Rubert Pascual, 2026). Ningún territorio recibe pasivamente una ruta: hacen falta intermediarios, servicios y condiciones que permitan sostenerla. En consecuencia, una intervención nacional puede alterar oportunidades en otros países, aunque su dirección y alcance deban demostrarse en cada situación (Magliocca et al., 2019). La frontera delimita competencias estatales, pero no separa las consecuencias de sus decisiones. Esta diferencia entre el alcance de la autoridad y el alcance de los problemas vuelve indispensable una cooperación que asuma los efectos compartidos de intervenir sobre conexiones económicas transnacionales.

La cooperación internacional enfrenta aquí una dificultad política. Los países pueden participar en un mismo mercado ilegal y experimentar daños diferentes. Para un territorio de llegada, interceptar la mercancía antes de que alcance sus consumidores puede ser una prioridad. Para una comunidad situada en un corredor de salida, la urgencia puede ser dejar de pagar extorsiones o recuperar la posibilidad de circular. Ambos objetivos son legítimos, pero no son equivalentes ni se satisfacen necesariamente con la misma intervención. Acordar una estrategia exige negociar qué daños se atenderán y cómo se distribuirán los recursos, además de coordinar operaciones (Bueger, 2015).

Cuando esa negociación privilegia exclusivamente la interrupción del suministro, las costas latinoamericanas corren el riesgo de ser valoradas principalmente por su capacidad de contener un problema destinado a otros lugares. Las poblaciones aparecen entonces como habitantes de zonas peligrosas antes que como sujetos cuya protección justifica la política. La autonomía regional consiste también en disputar esa jerarquía: incorporar a la cooperación las condiciones que permiten vivir sin coerción, junto con las necesidades de vigilancia marítima (Donoso Moreno, 2026). La soberanía se debilita si un Estado puede responder por el

movimiento de los cargamentos, pero no por la seguridad de las personas que hacen posible su comercio.

La responsabilidad tampoco termina donde desembarca la cocaína. La corrupción y la intimidación documentadas en puertos europeos muestran que la capacidad criminal para intervenir en cadenas comerciales atraviesa contextos institucionales diferentes (Europol, 2023). Presentar el tráfico como una amenaza que América Latina exporta deja fuera los servicios, intermediarios y ganancias que lo sostienen en los mercados de destino. Una distribución coherente de obligaciones debe seguir esas relaciones. De lo contrario, la cooperación puede concentrar la coerción sobre los territorios más visibles de la cadena mientras preserva una comprensión demasiado estrecha de quienes obtienen beneficios del negocio.

También los criterios de éxito forman parte de esa distribución del poder. Las toneladas incautadas ofrecen un resultado visible, comparable y políticamente comunicable. Sin embargo, su aumento puede reflejar más tráfico, mejor detección o ambas cosas (Underwood, 2023). La recuperación de un barrio frente a la intimidación exige una observación distinta y más sostenida. Si únicamente se recompensa aquello que puede exhibirse después de un operativo, las instituciones tendrán menos incentivos para proteger procesos cuyos resultados requieren continuidad. La medición acaba influyendo sobre la intervención: aquello que no entra en el balance corre el riesgo de quedar fuera de la prioridad pública.

Una seguridad marítima capaz de responder a esta realidad debe prolongar la acción sobre el cargamento hacia las relaciones que hicieron posible su circulación. La investigación financiera permite perseguir beneficios; la justicia puede actuar sobre la coerción y la corrupción; la protección laboral puede reducir la exposición de quienes reciben amenazas (European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction & Europol, 2024). Su articulación requiere continuidad entre instituciones que suelen encontrarse solo durante una emergencia. El propósito es debilitar la capacidad de reproducir el negocio y ampliar las posibilidades de resistencia social. Una incautación adquiere mayor alcance cuando contribuye a ese proceso y no se agota en la pérdida de una mercancía reemplazable.

El horizonte de esa política se reconoce al volver a la costa. El comercio necesita puertos confiables; una sociedad necesita que vivir junto a ellos no implique aceptar el miedo como condición de permanencia. La disputa geopolítica de la seguridad marítima concierne a esa posibilidad de decidir cómo participar en el mundo y bajo qué condiciones. América Latina tendrá mayor capacidad de gobernar sus conexiones internacionales cuando la protección de sus habitantes sea parte del valor estratégico de sus costas. El océano abre caminos hacia otros mercados. La seguridad debe permitir que esos caminos también conduzcan a una vida habitable en tierra.

Referencias

- Andreas, P. (2011). Illicit globalization: Myths, misconceptions, and historical lessons. *Political Science Quarterly*, 126(3), 403–425. <https://doi.org/10.1002/j.1538-165X.2011.tb00706.x>
- Bueger, C. (2015). What is maritime security? *Marine Policy*, 53, 159–164. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2014.12.005>
- Cowen, D. (2014). *The deadly life of logistics: Mapping violence in global trade*. University of Minnesota Press. <https://doi.org/10.5749/j.ctt7zw6vg>
- Donoso Moreno, C. (2026). Apoyo estadounidense al combate del narcotráfico en Ecuador: historia de una agenda bilateral securitizada. En C. Álvarez Velasco & D. Pontón Cevallos (Coords.), *El narcotráfico en Ecuador: orígenes, instituciones y convergencias criminales* (pp. 67–106). Editorial IAEN. <https://repositorio.iaen.edu.ec/handle/24000/6847>
- European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction & Europol. (2024). *EU drug markets analysis: Key insights for policy and practice*. Publications Office of the European Union. https://www.euda.europa.eu/publications/eu-drug-markets/analysis-key-insights-policy-and-practice_en
- Europol. (2023). Criminal networks in EU ports: Risks and challenges for law enforcement—Focus on the misappropriation of container reference codes in the ports of Antwerp, Hamburg and Rotterdam. <https://www.europol.europa.eu/publications-events/publications/criminal-networks-in-eu-ports-risks-and-challenges-for-law-enforcement>

- Jiménez-García, W. G., & Sansó-Rubert Pascual, D. (2026). Crónica de una muerte anunciada: el desplazamiento del narcotráfico colombiano hacia Ecuador. En C. Álvarez Velasco & D. Pontón Cevallos (Coords.), *El narcotráfico en Ecuador: orígenes, instituciones y convergencias criminales* (pp. 107–144). Editorial IAEN. <https://repositorio.iaen.edu.ec/handle/24000/6847>
- Jiménez-García, Williams, and Daniel Sansó-Rubert. 2025. “Why Are Some Drug Markets More Violent than Others? An Analysis of Violence Using Fuzzy Logic.” *Social Sciences* 14 (11): 640. <https://doi.org/10.3390/socsci14110640>.
- Lessing, B. (2021). Conceptualizing criminal governance. *Perspectives on Politics*, 19(3), 854–873. <https://doi.org/10.1017/S1537592720001243>
- Magliocca, N. R., McSweeney, K., Sesnie, S. E., Tellman, E., Devine, J. A., Nielsen, E. A., Pearson, Z., & Wrathall, D. J. (2019). Modeling cocaine traffickers and counterdrug interdiction forces as a complex adaptive system. *Proceedings of the National Academy of Sciences*, 116(16), 7784–7792. <https://doi.org/10.1073/pnas.1812459116>
- Sen, A. (1999). *Development as freedom*. Alfred A. Knopf.
- Underwood, F. M. (2023). Using seizure data to measure the scope and scale of organized crime. Global Initiative Against Transnational Organized Crime. <https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2023/04/Fiona-M-Underwood-Using-seizure-data-to-measure-the-scope-and-scale-of-organized-crime-April-23-web.pdf>