EL CRIMEN ORGANIZADO TRANSNACIONAL POR MAR Y SUS IMPLICANCIAS ESTRATÉGICAS

RESUMEN

¿Chile está realmente preparado para combatir una amenaza latente que crece silenciosamente desde el mar? Este trabajo examinará el crimen organizado transnacional por el mar y sus efectos estratégicos y navales en Chile, destacando cómo el mar se ha convertido en un espacio de privilegio para cometer actos ilícitos. Además, se analizarán los impactos que esto puede tener sobre la soberanía y la economía del país, cómo también las limitaciones de los enfoques tradicionales de seguridad frente a amenazas híbridas.

Palabras clave: Crimen, seguridad, amenazas, gobernanza.

TRANSNATIONAL MARITIME ORGANIZED CRIME AND ITS STRATEGIC IMPLICATIONS

ABSTRACT

This paper examines the expansion of transnational maritime organized crime along Chile's extensive coastline, analyzing how global shipping lanes and remote anchorages have converted into asymmetric conduits for illicit trafficking. By evaluating the severe economic, strategic, and naval consequences for the nation, the study argues the critical limitations of traditional naval doctrines when confronting modern hybrid threats, highlighting the urgent need for an adaptive defense framework to safeguard national sovereignty and economic security.

Keywords: Crime, security, threats, governance.

RICARDO BARRIOS ITURRÍA
Capitán de fragata LT
Magister en Ciencias Navales y Marítimas (AGN)
(rbiturria@gmail.com)
Viña del Mar, Chile.
DOI: https://doi.org/10.63598/marina.v144i1014.266

En el siglo XXI, el dominio marítimo adquirió una centralidad estratégica que trasciende su tradición como espacio de tránsito comercial o escenario utilizado para operaciones navales convencionales. En un contexto de globalización acelerada, interdependencia económica y avances tecnológicos, el mar es un vector clave para el desarrollo de los Estados, como también para el avance de amenazas transnacionales no tradicionales, donde el crimen organizado por vía marítima sobresale como uno de los fenómenos más complejos, dinámicos y difíciles de enfrentar.

El crimen organizado transnacional por mar no constituye un fenómeno aislado ni reciente, sin embargo, su complejidad, su alcance mundial y su capacidad para infiltrarse en economías lícitas han aumentado exponencialmente en los últimos años. Las redes criminales dedicadas al narcotráfico, tráfico de migrantes, contrabando, pesca ilegal, lavado de activos, delitos ambientales, entre otros, utilizan el mar como un espacio de operaciones privilegiado, donde la vastedad del océano es aprovechada con las limitaciones existentes de control, las asimetrías jurídicas entre Estados y la gran densidad del comercio marítimo internacional para ocultar sus actividades ilícitas.

Para Chile, país eminentemente marítimo, con una costa continental de más de 6.400 kilómetros, su gran Zona Económica



Mapa conceptual del crimen organizado transnacional marítimo. (Fuente: Elaboración autor artículo).

Exclusiva y su economía altamente dependiente del comercio marítimo, este fenómeno reviste una importancia estratégica de primer orden. Su condición como país abierto al comercio, con puertos eficientes, e integrados a las cadenas logísticas globales, constituye una fortaleza estructural pero también una vulnerabilidad frente a estas organizaciones criminales.

Por ello, a continuación se analizará el crimen organizado transnacional por vía marítima y sus implicancias estratégicas y navales para Chile con tres argumentos definidos. El primero de ellos, el carácter del mar como espacio estructuralmente favorable para el crimen organizado transnacional; el segundo, los impactos multidimensionales que este fenómeno genera en la seguridad, soberanía y desarrollo de la nación; y en tercer lugar, las limitaciones de los enfoques tradicionales de seguridad marítima frente a amenazas híbridas y no convencionales.



Rutas marítimas de la cocaína en América. (Fuente: UNODC).

El carácter del mar como espacio estructuralmente favorable para el crimen organizado transnacional

El espacio marítimo posee una estructura que lo convierte en un entorno altamente atractivo para las bandas transnacionales dedicadas al crimen organizado, donde el mar carece de fronteras físicas claramente delimitadas, posee grandes áreas de difícil vigilancia y una complejidad jurídica internacional que a veces es insuficiente para enfrentar amenazas no convencionales, a diferencia del espacio terrestre.

En lo operativo, el comercio marítimo moviliza más del 80% del volumen mundial de cargas, donde millones de contenedores transitan anualmente por los océanos, lo que hace imposible hoy en día una fiscalización exhaustiva sin afectar su fluidez. Por esto, las organizaciones criminales explotan esta realidad por medio de técnicas de ocultamiento sofisticadas, como el uso de contenedores contaminados, el trasbordo de cargas en alta mar, la utilización de buques con banderas de conveniencia y la creación de empresas logísticas fachada.[1]

Asimismo, el régimen jurídico del mar, si bien establece principios fundamentales como la libertad de navegación y la jurisdicción del Estado del pabellón, presenta limitaciones evidentes frente al crimen organizado. En alta mar, la capacidad de los Estados para ejercer control se encuentra restringida, lo que es aprovechado por redes criminales para operar con relativa impunidad. Incluso en zonas bajo jurisdicción nacional, como la Zona Económica Exclusiva, las capacidades de fiscalización suelen ser limitadas frente a la extensión del espacio marítimo.

1. Entidades legalmente constituidas, pero sin operaciones comerciales reales o sustanciales, creadas para simular ingresos lícitos.

En el caso de Chile, estas dinámicas adquieren especial relevancia. La extensa costa, la proyección oceánica hacia el Pacífico Sur y la cercanía a rutas marítimas internacionales convierten al país en un espacio de tránsito atractivo para el crimen organizado. Las incautaciones de drogas en puertos chilenos y la utilización de embarcaciones menores para el tráfico ilícito evidencian que el territorio marítimo nacional ya forma parte del mapa operativo de organizaciones criminales transnacionales.

Impactos multidimensionales que este fenómeno genera en la seguridad, soberanía y desarrollo de la nación

El crimen organizado transnacional por mar genera impactos que trascienden el ámbito policial o judicial, afectando dimensiones estratégicas fundamentales del Estado chileno. En primer lugar, constituye una amenaza directa a la seguridad nacional, entendida en un sentido amplio que incluye la protección de la soberanía, el orden institucional y el bienestar de la población. Uno de los impactos más relevantes se manifiesta en la infiltración de estructuras criminales en nodos críticos del sistema marítimo portuario; puertos, terminales logísticos, astilleros y comunidades costeras pueden convertirse en puntos de vulnerabilidad frente a la corrupción, el reclutamiento de funcionarios y la consolidación de economías ilícitas. Este proceso debilita la legitimidad institucional y la capacidad del Estado para ejercer control efectivo sobre su territorio.

Desde una vista económica, el crimen organizado por mar afecta la competitividad del comercio exterior chileno. La percepción de riesgo asociada a la contaminación de cargas, al contrabando o al uso de puertos como plataformas de paso del narcotráfico puede generar mayores costos logísticos, afectar el reconocimiento internacional del país y provocar restricciones de socios comerciales.

También, actividades como la pesca ilegal no declarada y no reglamentada constituyen una amenaza estratégica para Chile. La explotación ilícita de recursos pesqueros no solo genera pérdidas económicas significativas, sino que compromete la sustentabilidad de los ecosistemas marinos y afecta la seguridad alimentaria. Estas actividades suelen estar vinculadas a redes criminales transnacionales que combinan delitos ambientales con explotación laboral y evasión tributaria.

Desde el punto de vista de la soberanía, la incapacidad de ejercer control efectivo sobre los espacios marítimos debilita lo que puede denominarse soberanía funcional.[2] No se trata únicamente del reconocimiento jurídico de los espacios marítimos, sino de la capacidad real del Estado para hacer cumplir la ley, proteger sus recursos y garantizar la seguridad.

Limitaciones de los enfoques tradicionales de seguridad marítima frente a amenazas híbridas y no convencionales

Este tercer argumento sostiene que los enfoques tradicionales de seguridad marítima, centrados principalmente en la vigilancia naval convencional y el control fronterizo, resultan insuficientes frente a la complejidad del crimen organizado transnacional. Estas organizaciones no operan como actores estatales ni emplean medios militares tradicionales, sino que se estructuran como redes flexibles, adaptativas y altamente tecnificadas. En este sentido, el crimen organizado por mar debe ser comprendido como una amenaza

2. Capacidad del Estado para ejercer control y autoridad sobre aspectos específicos y estratégicos de su funcionamiento.

Criminalidad transnacional por vía marítima

Seguridad nacional	Soberanía funcional	Economía y comercio exterior
• Amenazas híbridas no estatales.	• Dificultad de control en Zona Económica Exclusiva y Alta Mar.	• Mayor costo logístico y reputacional.
• Violencia asociada a economías ilícitas.	• Erosión de la autoridad del Estado.	• Contaminación de cargas / controles más estrictos.
• Riesgo para infraestructuras críticas.	• Presión sobre capacidades navales / fiscalización.	• Pérdidas por pesca ilegal y delitos ambientales.

Impactos estratégicos del crimen organizado por mar. (Fuente: Elaboración autor artículo).

híbrida, que combina elementos de ilegalidad económica, violencia organizada, corrupción institucional y explotación de vacíos jurídicos. Frente a este tipo de amenazas, la respuesta exclusivamente militar o policial resulta limitada si no se integra en una estrategia más amplia de seguridad nacional.

En Chile, si bien la Armada cumple un rol fundamental en la vigilancia y control del espacio marítimo, las competencias entre las distintas agencias del Estado dificultan una respuesta integrada. La coordinación entre la Armada, policías, Ministerio Público, Aduanas y otras instituciones resulta clave para enfrentar redes criminales que operan de manera transversal. Asimismo, la falta de integración efectiva entre inteligencia marítima, inteligencia criminal e inteligencia financiera limitan la capacidad para anticipar, detectar y desarticular organizaciones criminales en etapas tempranas de su desarrollo.

La percepción de baja amenaza del crimen organizado marítimo en Chile

A pesar de todo lo anterior, es recurrente sostener que el crimen organizado por vía marítima no constituye una amenaza prioritaria para Chile, dado su historial de estabilidad institucional, bajos niveles de violencia marítima y ausencia de piratería en sus aguas. Desde esta perspectiva, los recursos estatales deberían concentrarse en problemáticas de seguridad interna más visibles y urgentes. No obstante, esta postura subestima la naturaleza evolutiva y preventiva de la seguridad marítima. La experiencia comparada demuestra que los Estados que reaccionan tardíamente frente al crimen organizado transnacional enfrentan costos significativamente mayores en términos de seguridad, gobernabilidad y desarrollo. La consolidación de redes criminales en espacios marítimos y portuarios suele producirse de manera gradual y silenciosa, dificultando su detección.

Como análisis, desde un enfoque estratégico y naval, el Estado de Chile debe concebir el crimen organizado transnacional por mar como una amenaza permanente y multidimensional, lo que implica avanzar hacia un modelo de seguridad marítima integral, basado en la gobernanza del espacio marítimo y la acción coordinada del Estado.

Inicialmente, resulta imprescindible fortalecer y modernizar capacidades de vigilancia y control marítimo mediante la incorporación de tecnologías avanzadas, como sistemas de monitoreo satelital, análisis de grandes volúmenes de datos, inteligencia artificial aplicada al control

portuario y sensores marítimos integrados.[3] Estas capacidades deben estar orientadas no solo a la detección, sino también a la anticipación de patrones criminales.

Además, es necesario profundizar la interoperabilidad institucional, estableciendo mecanismos permanentes de coordinación entre la Armada, otras instituciones fiscalizadoras y el sistema judicial, entre otros. La creación de centros conjuntos de análisis marítimo criminal podría contribuir significativamente a este objetivo.

La estrategia estatal debe contemplar el fortalecimiento de la cooperación internacional. El crimen organizado transnacional por vía marítima no reconoce fronteras, por lo que su combate exige el intercambio permanente de información, el desarrollo de operaciones conjuntas y la armonización normativa con otros Estados y organismos internacionales.

Finalmente, desde una perspectiva naval estratégica, la Armada debe continuar adaptando su doctrina y capacidades a escenarios de amenazas no convencionales, integrando la seguridad marítima con la seguridad interior y la protección de infraestructuras críticas.

Con todo esto, podemos concluir que el crimen organizado transnacional por mar constituye una amenaza estratégica real y creciente para Chile. Su carácter multidimensional exige superar enfoques tradicionales y adoptar una visión integral de la seguridad marítima, que combine capacidades navales, institucionales, tecnológicas y jurídicas.

Si bien, Chile posee ventajas comparativas significativas, como su tradición marítima, su sólida institucionalidad y su capacidad naval altamente profesional, no debemos olvidar que se enfrenta al desafío de anticiparse a un fenómeno criminal adaptativo y globalizado.

La protección del espacio marítimo nacional no es solo una cuestión de seguridad, sino un componente esencial de la soberanía, el desarrollo económico y la proyección internacional del país. Abordar el crimen organizado transnacional por mar, desde una perspectiva estratégica y naval, permitirá a Chile fortalecer su posición como un Estado responsable y seguro en el escenario internacional.

LISTA DE REFERENCIAS

1. *Bueger, C. (s. f.). Blue crime: Conceptualizing transnational organized crime at sea.*
2. *El Marbouhe, K. (s. f.). Criminalidad organizada y tráfico de drogas entre España y Portugal.*
3. *Griffiths, J. (s. f.). Fuerzas Armadas: ¿Preparadas solo para la guerra o efectivo instrumento para, además, asegurar la paz y seguridad estatal?*
4. *Lirola, M. (s. f.). La represión del tráfico ilícito de drogas en alta mar: Cooperación internacional y práctica estatal.*
5. *Naciones Unidas. (s. f.). Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional.*
6. *Naciones Unidas. (s. f.). Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR).*
7. *Riquelme, J. (s. f.). El crimen organizado transnacional (COT) en América del Sur: Respuestas regionales.*
8. *Solís, L. (s. f.). Crimen organizado en América Latina y el Caribe.*
9. *Till, G. (s. f.). Seapower.*
10. *Toro, J. (s. f.). Desorden en el mar: Estados frágiles, dinero sucio y embarcaciones menores.*
11. *UNODC. (s. f.). Crimen organizado transnacional: La economía ilegal globalizada.*

Recibido 02/02/26 Publicado 31/10/26

3. Redes tecnológicas que combinan múltiples herramientas de detección (radares, cámaras, acústica) bajo una plataforma de control única para detectar, rastrear e identificar actividades ilícitas en el mar en tiempo real.