



Artículo

Factores y actores que convierten a las Antillas menores en una región clave para el tránsito y almacenamiento de CHC hacia los Estados Unidos y Europa

Factors and actors making the lesser Antilles a key region for the transit and storage of CHC to the United States and Europe

Herman Adriaan Henri Langemeijer ^{1*}

¹ Armada Real y Guardacostas de los Países Bajos en el Caribe, Fuerzas Armadas de los Países Bajos, Países Bajos; hlangemeijer@gmail.com

* Correspondencia: hlangemeijer@gmail.com; Tel. +57-3105039768 (COL)

Resumen: El artículo analiza los factores y actores que convierten a las Antillas Menores en una región clave para el tránsito y almacenamiento de cargamentos de sustancias ilícitas (CHC) hacia los Estados Unidos y Europa. Se argumenta que, en los últimos años, el mar Caribe ha experimentado un crecimiento significativo en su importancia como centro de turismo y comercio marítimo internacional, lo que ha atraído la atención de organizaciones criminales transnacionales (OCT) y grupos delincuenciales organizados (GDO) involucrados en el narcotráfico marítimo. Estos actores ilícitos han intensificado sus actividades en busca de rutas marítimas seguras para consolidar el tráfico y la comercialización de estupefacientes hacia los principales mercados de drogas en América del Norte y Europa. El artículo destaca que las Antillas Menores, debido a su diversidad geográfica, política y económica, presentan un entorno propicio para las actividades narcotraficantes. De los 30 territorios del Caribe, menos de 15 son soberanos, mientras que la mayoría mantiene relaciones de dependencia con países externos. Esta situación genera una variedad de marcos legales en cuanto al control de sus espacios acuáticos, lo que dificulta el ejercicio de un control efectivo y soberano por parte de las autoridades competentes. Además, la existencia de islas deshabitadas en la región facilita el almacenamiento temporal de drogas, el transporte clandestino y su posterior distribución hacia mercados ilegales. El estudio concluye que las Antillas Menores se han convertido en un punto clave en la cadena de tráfico de drogas hacia Estados Unidos y Europa debido a las condiciones geográficas, políticas y legales que favorecen el ocultamiento y la circulación de sustancias ilícitas, lo que plantea un desafío significativo para la seguridad y soberanía de la región.

Palabras clave: Narcotráfico; Antillas Menores; Organizaciones Criminales Transnacionales; Rutas Marítimas; Soberanía Regional

Abstract: This article analyzes the factors and actors that make the Lesser Antilles a key region for the transit and storage of illicit drug shipments (CHC) to the United States and Europe. It argues that, in recent years, the Caribbean Sea has significantly grown in importance as a hub for international tourism and maritime trade, attracting the attention of transnational criminal organizations (TCOs) and organized criminal groups (OCGs) involved in maritime drug trafficking. These illicit actors have intensified their activities in search of secure maritime routes to consolidate the trafficking and commercialization of narcotics to the main drug markets in North America and Europe. The article highlights that the Lesser Antilles, due to their geographic, political, and economic diversity, offer a conducive environment for drug trafficking activities. Of the 30 Caribbean territories, fewer than 15 are sovereign, while most maintain dependent relationships with external countries. This situation results in a variety of legal frameworks governing the control of maritime spaces, complicating the



Citación: Langemeijer, H. Factores y actores que convierten a las Antillas menores en una región clave para el tránsito y almacenamiento de CHC hacia los Estados Unidos y Europa. *DERROTERO* 2024, 18, 1–20.

10.70554/Derrotero2024.v18n02.06

Recibido: 30/05/2024

Aceptado: 04/08/2024

Publicado: 09/12/2024



Derechos de autor: © 2024 por autores. Licenciado por Escuela Naval de Cadetes "Almirante Padilla", COL. Este artículo es de libre acceso distribuido en las términos y condiciones de *Creative Commons Attribution* (CC BY) license (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).

effective and sovereign enforcement of control by competent authorities. Moreover, the presence of uninhabited islands in the region facilitates the temporary storage of drugs, clandestine transport, and subsequent distribution to illegal markets. The study concludes that the Lesser Antilles have become a critical point in the drug trafficking chain to the United States and Europe due to geographic, political, and legal conditions that favor the concealment and circulation of illicit substances. This poses a significant challenge to the region's security and sovereignty.

Keywords: Drug trafficking; Lesser Antilles; Transnational Criminal Organizations; Maritime Routes; Regional Sovereignty

1. Introducción

Las Antillas Menores, un archipiélago que integra el complejo geopolítico y geográfico del Caribe, han adquirido en los últimos años una relevancia estratégica que trasciende su tradicional rol turístico y comercial. Su ubicación privilegiada, en la intersección de rutas marítimas que conectan América Latina con los mercados de drogas en Estados Unidos y Europa, las posiciona como un punto clave para las operaciones de narcotráfico. En particular, el tráfico marítimo de estupefacientes y las actividades ilícitas relacionadas han encontrado en esta región un corredor ideal para el tránsito y almacenamiento temporal de drogas, gracias a su infraestructura portuaria, diversidad política y económica, y la coexistencia de territorios con marcos legales dispares, lo que complica el control efectivo por parte de las autoridades.

Este artículo analiza los factores geográficos, políticos, sociales y económicos que convierten a las Antillas Menores en una plataforma estratégica para las organizaciones criminales transnacionales (OCT) dedicadas al narcotráfico. Se examina cómo la combinación de características físicas, como islas deshabitadas y extensos espacios marítimos difíciles de supervisar, junto con la disparidad de marcos legales entre territorios, genera un ambiente favorable para el tráfico ilícito. Asimismo, se identifican los principales actores involucrados en esta dinámica, desde las OCT hasta los grupos delincuenciales locales, quienes explotan las vulnerabilidades políticas y la falta de recursos para consolidar sus redes de distribución de drogas.

El impacto de este fenómeno trasciende la seguridad regional, afectando también las políticas internacionales de control de drogas y la lucha contra el crimen organizado. La región se ha convertido en un eslabón crítico dentro de la cadena global del narcotráfico. En este contexto, resulta fundamental estudiar los factores y actores que alimentan este problema, a fin de comprender las dinámicas del narcotráfico en el Caribe y sus implicaciones para las políticas de seguridad, justicia y cooperación internacional.

2. Las Antillas Menores punto estratégico como plataforma de transporte y almacenamiento temporal para el Narcotráfico

En los últimos años, el mar Caribe se ha consolidado como una región estratégica tanto para el turismo como para el comercio marítimo internacional. Este fenómeno ha convertido a la zona en un importante punto de tránsito y almacenamiento de mercancías, lo que, a su vez, ha atraído la atención de organizaciones criminales transnacionales (OCT) y grupos delincuenciales organizados (GDO) que operan en la región. Estos grupos han intensificado sus actividades ilícitas, particularmente en el narcotráfico marítimo y los delitos conexos. En este contexto, las OCT han redoblado esfuerzos para identificar y establecer rutas marítimas seguras, que les permitan consolidar el tráfico y la comercialización ilegal de estupefacientes, con destino a los principales mercados de drogas en Estados Unidos y Europa.

Es relevante destacar, como se muestra en la Figura 1, que la región del Caribe, y en particular las Antillas Menores, ha resultado especialmente atractiva para las organizaciones narcotraficantes. Esto se debe a una combinación de factores geográficos, políticos,

económicos y sociales. De los 30 territorios que conforman las islas del Caribe, menos de 15 son estados soberanos, mientras que la mayoría mantiene relaciones de dependencia con países externos. Además, la diversidad de marcos legales que regulan el control de sus espacios acuáticos jurisdiccionales, sumada a la existencia de islas deshabitadas, crea un entorno favorable para las actividades ilícitas. Estas condiciones dificultan enormemente el ejercicio de un control efectivo y soberano por parte de las autoridades competentes.

En consecuencia, las OCT han encontrado en las Antillas Menores un punto focal idóneo para el almacenamiento temporal, transporte y comercialización de drogas. La pregunta sobre cómo se desarrolla esta dinámica y sus implicaciones, tanto para la seguridad regional como para las políticas de control, es precisamente el tema central de este estudio (Figura 1).



Figura 1. Descripción del mapa político de las Antillas Menores e influencia de las organizaciones narcotraficantes provenientes de México, Colombia, Venezuela y las Guyanas. Elaborado por CMCON (2024)

En este contexto, como se ilustra en la Figura 2, el análisis de este estudio se enmarca dentro de la Línea de Investigación “Dinámicas Transnacionales del Narcotráfico Marítimo y Fluvial”, con un enfoque específico en el eslabón del “Transporte y/o Almacenamiento” dentro de la cadena de valor del narcotráfico. La metodología empleada en este estudio se basa en un enfoque deductivo, es decir, se partirá de un análisis general hacia aspectos particulares, con el objetivo de evaluar la gravedad de la situación. El campo de investigación se abordará inicialmente analizando la dinámica histórica del narcotráfico en el Mar Caribe, en relación con las incautaciones de CHC (carga de estupefacientes), a través de los datos registrados por el CMCON (Centro de Monitoreo de Combate al Narcotráfico) durante el período de 2021 a 2024.



Figura 2. Descripción del eslabón de estudio dentro de la Cadena de Valor del Narcotráfico Marítimo en las Antillas Menores. Elaborado por CMCON (2024)

Posteriormente, se identificarán los factores clave que influyen en la dinámica del narcotráfico marítimo en la región, utilizando el método PMESII (Político, Militar, Económico, Social, Información e Infraestructura). A continuación, se analizará cómo los diferentes actores interactúan dentro de este entorno, observando tanto las redes criminales como las iniciativas de las organizaciones regionales presentes en las Antillas Menores.

El último capítulo se centrará en un evento específico llevado a cabo por las fuerzas armadas de Francia en el Caribe, con el fin de ilustrar cómo se combinan las dinámicas y los actores identificados previamente para dar lugar a actos ilegales. Finalmente, se presentarán las conclusiones derivadas del análisis realizado, abordando la interrogante central de este estudio: ¿Cómo influyen las características regionales específicas del Caribe en su rol como punto clave de tránsito dentro de la cadena del narcotráfico marítimo internacional durante el período 2021-2024?''.

De acuerdo con los datos proporcionados por el Centro Internacional de Investigación y Análisis Contra el Narcotráfico Marítimo (CMCON), y con el objetivo de ofrecer una visión clara y general, la Figura 3 muestra cómo se ha manifestado el comportamiento dinámico del narcotráfico en el Caribe durante el período de 2021 a 2024. En dicho período, se evidenció un incremento sostenido en las incautaciones, alcanzando un total de 352.221 kg de CHC confiscados. Entre las modalidades de transporte más comunes, sobresale la de "Lancha Go Fast", con 220.104 kg, seguida por los "Contenedores" con 60.119 kg y las "Embarcaciones de Pesca" con 38.775 kg.

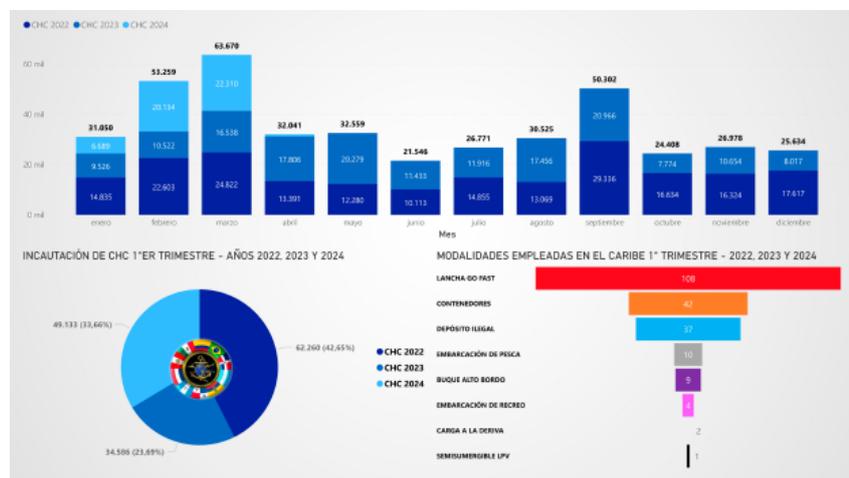


Figura 3. La dinámica del narcotráfico en el Caribe en el período comprendido del año 2021 al 2024. Elaborado por CMCON (2024)

Para el análisis del presente estudio, se han utilizado datos provenientes de fuentes abiertas y la información proporcionada por el CMCON entre 2021 y 2024. El objetivo es aportar información valiosa que permita identificar los factores clave que explican esta dinámica del narcotráfico, particularmente en lo que respecta al transporte y almacenamiento temporal de CHC en las rutas hacia los mercados transnacionales globales. En este contexto, el análisis busca generar pautas concretas que puedan contribuir al proceso de toma de decisiones a nivel político, con el fin de fortalecer las estrategias de intervención en la lucha contra el narcotráfico marítimo.

El presente capítulo tiene como objetivo identificar los factores clave del entorno que influyen en la dinámica del narcotráfico marítimo en las Antillas Menores. Para ello, en primer lugar, se evaluará el papel de la región en el contexto de la dinámica global. A continuación, el capítulo se centrará en analizar la dinámica interna de la región, utilizando el modelo de investigación PMESII, con el fin de abordar la pregunta principal de este capítulo.

3. El Caribe ante el mundo de narcotráfico marítimo

Las Antillas Menores, como región insular, se han convertido en un punto estratégico altamente atractivo para las organizaciones criminales transnacionales (OCT) involucradas en el narcotráfico mundial. Esto se debe, en gran medida, a que muchas de las islas que conforman esta región presentan deficiencias en sus estructuras de control, economías limitadas e insuficiencia de recursos para enfrentar el flagelo del narcotráfico marítimo y sus delitos conexos. En este contexto, las Antillas Menores se configuran como un espacio idóneo para actividades ilícitas, como el tránsito, almacenamiento temporal y reabastecimiento logístico de embarcaciones menores utilizadas en el narcotráfico. Las modalidades más comunes incluyen: “Lanchas Go Fast”, embarcaciones de recreo, embarcaciones de transporte y embarcaciones de pesca, todas empleadas para garantizar la flexibilidad y versatilidad necesarias para evadir los múltiples controles impuestos por las autoridades competentes.

Es relevante señalar que, en el marco del narcotráfico marítimo en el Mar Caribe, República Dominicana se destaca como un actor clave en el transporte y la comercialización de estupefacientes. Según los datos históricos del Centro Internacional de Investigación y Análisis Contra el Narcotráfico Marítimo (CMCON) para 2023, del total de 193.938 kg de estupefacientes incautados en el Caribe, el 13% (equivalente a 25.007 kg) correspondió a República Dominicana. En este país, el clorhidrato de cocaína (CHC) fue la droga más incautada, y las lanchas Go Fast fueron el medio preferido por las organizaciones narcotraficantes. Este patrón se ha mantenido en 2024, lo que refuerza su papel clave en el transporte y comercialización de estupefacientes, principalmente hacia los mercados de Estados Unidos y Europa.

En este contexto, cabe destacar que la ruta marítima para el transporte de estupefacientes desde República Dominicana se ha identificado con dos ramificaciones principales. La primera tiene como destino los mercados de drogas en Estados Unidos, a través de Puerto Rico, situado a unos 400 km de distancia. En esta ruta, las lanchas Go Fast son utilizadas para evadir los controles aduaneros y alcanzar tierra firme en territorio estadounidense. La segunda ramificación se dirige hacia Europa, específicamente hacia España, con destino a Las Islas Canarias y los puertos de Puerto Las Palmas, Puerto Algeciras, Puerto Barcelona y Puerto Alcudia, que en los años 2023 y 2024 se han consolidado como puntos clave para la llegada de cargamentos de cocaína.

Otra ruta marítima destacada, se refiere al corredor natural indirecto, que iría por el contorno perimetral de las islas orientales del Caribe para intentar alcanzar a República Dominicana, pero también quedarse en pequeñas islas de las Antillas Menores con débil control y presencia aduanera o policial, unas veces como lugar de almacenamiento temporal de la droga y otras para ser transportada y comercializada hacia Europa u Oceanía. En este contexto, tal como se muestra en la Figura 4 el destino pretendido de la droga podría salir de los territorios franceses de las islas Martinica y Guadalupe, sin son cargamentos

dirigidos a Europa continental, o desde los territorios británicos de ultramar como Anguila, Bermudas, las Islas Vírgenes Británicas, que se habrían convertido como plataformas de drogas hacia el Reino Unido (Infobae 2023).

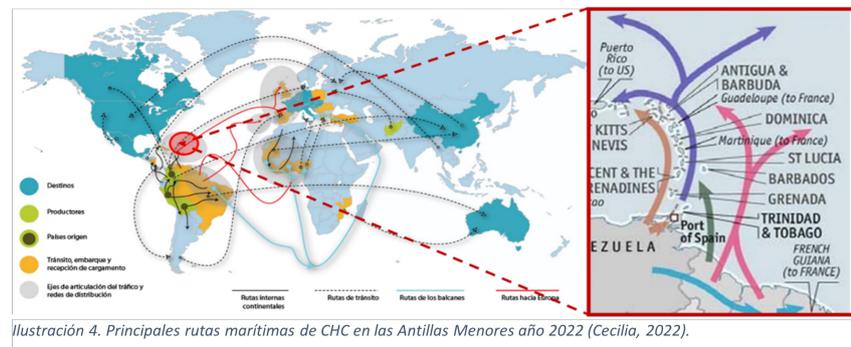


Figura 4. Principales rutas marítimas de CHC en las Antillas Menores año 2022 (Cecilia 2022)

Por otro lado, es crucial señalar que la serie de decomisos de clorhidrato de cocaína (CHC) ocurridos en las Antillas Menores entre los años 2021 y 2024, especialmente en las Islas Neerlandesas, Martinica, Guadalupe y Dominica, han puesto de manifiesto el interés creciente de las organizaciones criminales transnacionales (OCT) en la región. Estos decomisos han convertido a estas islas en puntos estratégicos de tránsito, almacenamiento temporal y comercialización de CHC. Según los datos históricos proporcionados por el Centro Internacional de Investigación y Análisis Contra el Narcotráfico Marítimo (CM-CON), durante el año 2024 se incautaron 12.200 kg de CHC a través de las modalidades de "Lancha Go Fast", "Embarcación de Pesca" y "Embarcación de Recreo" tipo "Velero". Estos hechos reflejan que las OCT estarían reorientando sus esfuerzos para fortalecer rutas marítimas que les aseguren puntos de salida clave, así como centros logísticos temporales para la comercialización de cocaína, con destino a los mercados de Estados Unidos, Europa y África.

Asimismo, es importante resaltar que, como se muestra en la Figura 6, otra variable significativa en esta dinámica es la influencia geoestratégica de la región, dada su proximidad al Canal de Panamá, uno de los principales corredores comerciales internacionales. El Canal de Panamá facilita un intercambio comercial a gran escala entre los continentes de América, Europa y África, lo que dinamiza el tráfico marítimo y contribuye al sostenimiento económico de muchos países del Caribe. A su vez, la presencia de embarcaciones de transporte y turismo también juega un papel importante, ya que tanto el comercio legítimo como las actividades turísticas generan ingresos para la región. Sin embargo, estos mismos factores constituyen condiciones favorables para que las organizaciones narcotraficantes puedan ejercer sus actividades ilegales, aprovechando el alto volumen de tráfico y la falta de control efectivo en algunas áreas.

En este sentido, según (Caribe 2023), más del 90% del comercio mundial se realiza a través de la vía marítima, lo que subraya la necesidad urgente de que los países del Caribe, especialmente aquellos con dependencia extranjera en las Antillas Menores, fortalezcan sus sistemas de control y vigilancia en las fronteras marítimas. Actualmente, estas islas están siendo utilizadas como corredores naturales y plataformas logísticas temporales para el transporte y comercialización de drogas, especialmente cocaína, cuya alta demanda y alto valor en los mercados ilegales de EE.UU., Europa, Asia y Oceanía hacen de esta región un punto clave en la cadena de distribución de estupefacientes (Figura 5, 6).

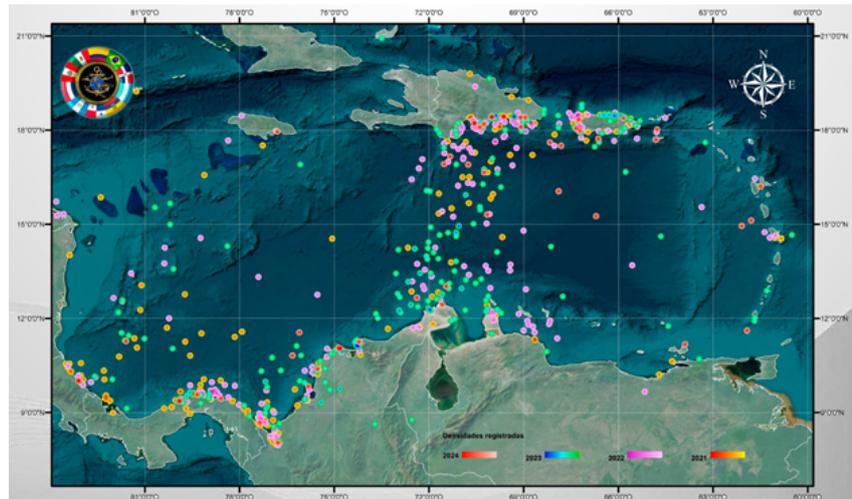


Figura 5. Panorama de incautaciones por año entre 2021 y 2024. Elaborado por CMCON (2024)

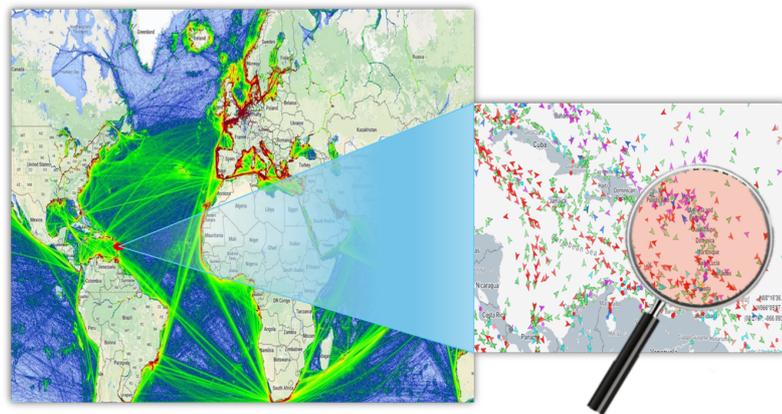


Figura 6. Tráfico Marítimo Mundial: Influencia y conectividad de las Antillas Menores en el Mar Caribe. Elaborado por el CMCON (2024) y adaptado del informe "Tráfico Marítimo y su Conectividad Mundial" (Araujo 2023)

En este sentido, tal como se observa en la Figura 5, de acuerdo a la información proporcionada en la base de datos del CMCON se puede evidenciar que para el período comprendido entre el año 2021 al 2024, del total de incautaciones de CHC en el Caribe, las Antillas Menores representa el 17,40% (61.293 kg), hecho que podría representar un porcentaje relativamente bajo; sin embargo, dado los últimos acontecimientos suscitados en el año 2024, en la que predomina la Isla Martinica con una incautación de 7.000 kg de CHC modalidad "Embarcación de Pesca" y la Isla Dominica con 3.700 kg de CHC modalidad "Lancha GO FAST" se podría inferir que las organizaciones narcotraficantes actualmente estarían replanteando sus estrategias para diversificar y flexibilizar el empleo de sus modalidades y transportar la cocaína que saldría de Sudamérica especialmente de Colombia, Venezuela y ahora último desde las Guayanas para emplear a las Antillas Menores como puntos focales de almacenamiento y/o reabastecimiento temporal, así como corredor natural confiable para el transporte de CHC hacia Estados Unidos, Europa y África. En este sentido, tal como se observa en la Figura 8 es preciso señalar que en el año 2023, según datos registrados en el CMCON, la dinámica del narcotráfico en las Antillas Menores reflejó una predominancia en el volumen de cocaína incautada bajo la modalidad "Lancha Go Fast", seguido de "Embarcación de Pesca" y "Embarcación de Recreo", "Tipo Velero"; dinámica del narcotráfico que durante el presente año se han mantenido constante y que continúan siendo las modalidades preferenciales por parte de las OCT para alcanzar

los principales mercados internacionales de drogas. Como se muestra la Figura 7, hay una variedad de modalidades en el Caribe. Los “Deposito Ilegal” y los “Embarcaciones de Pesca”, aunque no constituyen la mayoría, indican que los OCT utilizan más modalidades. Además, cabe destacar que a pesar de que la mayoría de los eventos involucran a la modalidad “Lancha Go Fast”, esta modalidad no es uniforme sino un caleidoscopio de varias sub-modalidades.

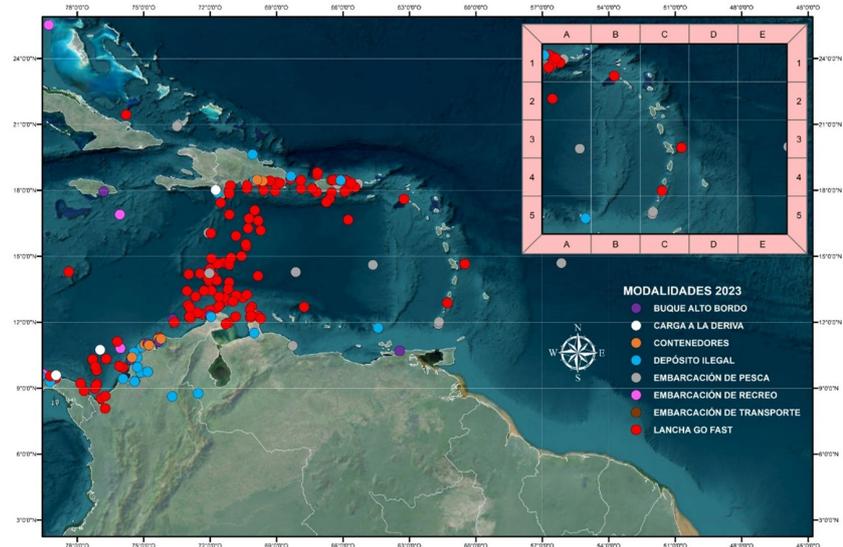


Figura 7. Incautaciones de CHC en las Antillas Menores por modalidades en el período comprendido del año 2021 a 2024. Elaborado por el CMCON (2024)

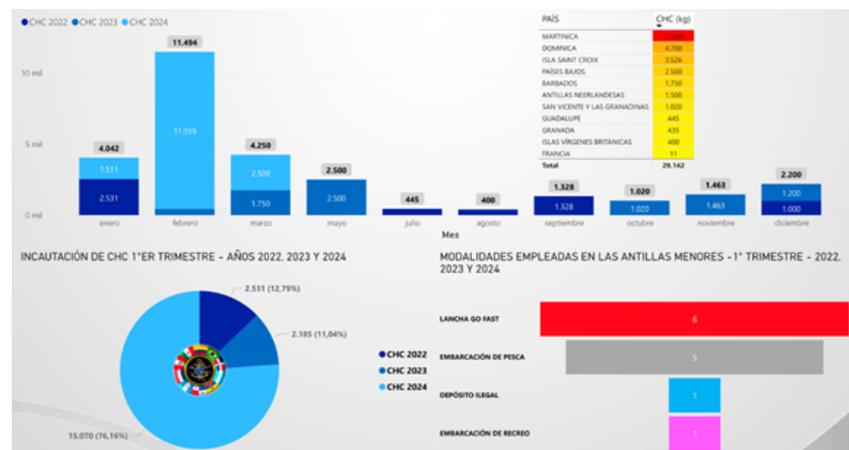


Figura 8. Resumen de la dinámica de narcotráfico marítima en el Caribe. Elaborado por el CMCON (2024)

En este contexto, es importante destacar que, como se observa en la Figura 9, el mapa de calor correspondiente al período de 2021 a 2024 revela la evolución del comportamiento dinámico del narcotráfico en las Antillas Menores. Este mapa ilustra cómo la región insular ha consolidado su papel como un actor clave en el transporte, almacenamiento temporal y comercialización de clorhidrato de cocaína (CHC) hacia los principales mercados de drogas a nivel mundial. Además, se puede identificar un patrón emergente, que sugiere la existencia de una ruta o corredor marítimo empleado por las organizaciones criminales transnacionales (OCT) en el Caribe, especialmente en las Antillas Menores.

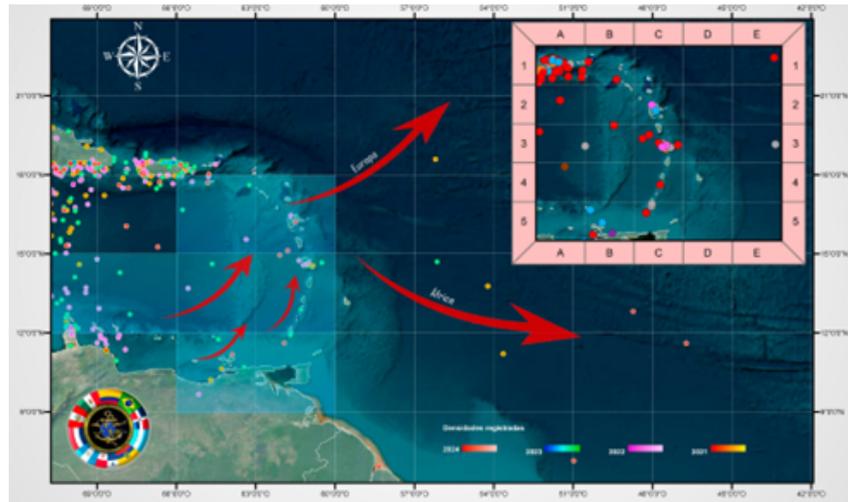


Figura 9. Mapa de calor de eventos de narcotráfico en el Caribe, 2021-2024. Elaborado por el [CMCON \(2024\)](#)

Este patrón se ve impulsado por la creciente oferta y demanda global de CHC, especialmente en Europa y África, lo que, unido al alto costo de la droga, está motivando a las OCT a reforzar y diversificar sus rutas marítimas. En particular, las Antillas Menores se están posicionando como plataformas estratégicas para almacenamiento logístico temporal y corredores naturales que facilitan el transporte de estupefacientes hacia los mercados internacionales de drogas. Este fenómeno resalta la relevancia de la región en la dinámica del narcotráfico global y subraya los esfuerzos de las organizaciones criminales para consolidar sus rutas en un contexto de creciente demanda y control más intensificado.

4. La dinámica regional en el entorno marítimo caribeño

Para entender cómo los OCT planifican sus actividades y modalidades, es valioso utilizar el modelo PMESII para evaluar las características específicas de la región del Caribe. Al considerar los aspectos políticos, militares, económicos, sociales, de información y de infraestructura de la zona, podemos interpretar mejor la dinámica que se muestra en la Figura 7. Dado que el dominio de la información tiene un impacto relativamente pequeño en la dinámica que aquí se discute, lo omitimos para este análisis.

4.1. Política

En términos políticos, el Caribe enfrenta dos factores principales que afectan su estabilidad: la presencia de un débil control gubernamental, exacerbado por altos niveles de corrupción, y un mosaico de fronteras que, en ocasiones, son complicadas y disputadas. Según una investigación realizada por [International \(2023\)](#), América continúa siendo una de las regiones más corruptas del mundo. Como se ilustra en la Figura 10, la corrupción varía significativamente entre los países de la región, con Venezuela destacándose este año como el país percibido como el más corrupto de América y el segundo más corrupto a nivel mundial. Este fenómeno se debe, en gran parte, a que el régimen venezolano depende en gran medida del apoyo de organizaciones criminales transnacionales (TPO) para mantener el control sobre la población, lo que crea un refugio seguro para estas organizaciones, siempre y cuando paguen a las personas adecuadas.

Además, investigaciones previas han demostrado que varias islas cercanas a la costa venezolana, como Los Roques ([InsightCrime 2019](#)) e Isla Margarita ([InsightCrime 2023](#)), están implicadas en el tráfico de drogas, actuando como puntos de sobrecarga y suministro para rutas locales y hacia Europa. Entre las naciones insulares del Caribe Oriental que figuran en la lista de países afectados por este problema se encuentra la República Dominicana, que ha sido mencionada repetidamente debido a su rol en el tránsito de narcóticos. Estos factores políticos contribuyen significativamente a la compleja dinámica del narcotráfico

donde naciones insulares como Anguila, Sint Maarten/Saint Martin y Saint Barthélemy se encuentran a menos de 150 kilómetros de distancia, agrupando tres jurisdicciones en un espacio geográfico muy reducido. De hecho, la isla de San Martín está dividida entre el territorio francés de ultramar de Saint Martin y el país de Sint Maarten, que forma parte del Reino de los Países Bajos. Esta proximidad facilita el paso de OCT entre diferentes jurisdicciones en cuestión de segundos, lo que complica aún más los esfuerzos de control y supervisión. Además, la complejidad de los sistemas judiciales y marcos legales en cada territorio hace que los países sean, a menudo, incapaces de responder con rapidez y eficacia ante los desafíos que representa el narcotráfico y otras actividades ilícitas.

4.2. Militar

En aras de la practicidad, se considera a todas las fuerzas de seguridad dentro del contexto de este párrafo. Muchas pequeñas naciones insulares enfrentan importantes problemas en sus fuerzas de seguridad, ya que, a menudo, carecen de personal suficiente y de las capacidades necesarias para patrullar tanto sus territorios como sus vastos espacios marítimos, los cuales suelen ser relativamente grandes en comparación con el tamaño de las islas. A esta limitación de recursos se suma un creciente flujo de armas de fuego ilegales procedentes de Estados Unidos, lo que incrementa significativamente la presión sobre las fuerzas de seguridad locales (Voss 2023). Un ejemplo concreto de esta problemática se observa en el caso de Trinidad y Tobago, donde las bandas criminales han comenzado a asumir cada vez más funciones tradicionales del gobierno. Se estima que existen alrededor de 100 bandas activas en el país, organizadas principalmente bajo dos superbandas: The Muslims y Rasta City (Beharry 2017). Este tipo de situaciones compromete inevitablemente a las limitadas fuerzas de seguridad de la región, dejándolas vulnerables a las operaciones de las organizaciones criminales transnacionales (OCT), que encuentran en este vacío de poder una oportunidad para consolidar sus actividades ilícitas.

4.3. Economía

Aunque los datos sobre la pobreza en el Caribe siguen siendo limitados, es evidente que la mayoría de los estados insulares tienen más del 18% de su población viviendo en condiciones de pobreza (Burunciuc et al. 2023). Esta situación genera una vulnerabilidad social, haciendo que gran parte de la población sea susceptible a la corrupción y a la colaboración con organizaciones criminales transnacionales (OCT), quienes pueden ofrecerles la oportunidad de mejorar su calidad de vida mediante actividades ilícitas.

La economía de muchas islas depende en gran medida de la pesca artesanal, donde se utilizan embarcaciones tradicionales específicas de cada región, como se muestra en la Figura 11. Por ejemplo, a lo largo de la costa norte de Sudamérica, son comunes las lanchas tipo Eduardoño, mientras que en las islas más pequeñas se utilizan diversos tipos de yolas. Estos barcos generalmente se mantienen dentro de las aguas territoriales de las islas, mientras que los barcos pesqueros más grandes se aventuran mar adentro, normalmente desde Venezuela. Esta configuración facilita que las OCT transporten mercancías de manera discreta entre estas zonas, evitando ser detectados por las fuerzas de seguridad.

Una modalidad particularmente relevante en todo el Caribe es el velero. De hecho, la industria turística, que es uno de los pilares económicos de muchas naciones insulares, ha promovido el uso de veleros en la región. Estos veleros, en su mayoría procedentes de Europa, siguen rutas circulares que dependen de las corrientes oceánicas y los vientos dominantes. La temporada turística alcanza su punto máximo entre junio y noviembre, que coincide con la temporada de huracanes. Como resultado, los veleros se desvían hacia las islas del sur del Caribe para evitar las tormentas.

Es importante señalar que algunos OCT también utilizan embarcaciones artesanales diseñadas específicamente para transportar drogas a lo largo de la costa venezolana. A continuación, se presenta una lista de las modalidades más comúnmente empleadas en cada región.

Un aspecto relevante que atrae a las OCT y a los clanes internacionales es la existencia de paraísos fiscales en varias islas del Caribe. Estos territorios permiten a las organizaciones narcotraficantes lavar grandes cantidades de dinero de forma ilegal, aprovechando las leyes locales que les permiten eludir impuestos fiscales. Según el último informe anual de la Unión Europea (2023), Aruba, Bermudas, Dominica, Martinica, Barbados, Islas Vírgenes de EE.UU., y Trinidad y Tobago están involucrados en este tipo de actividades, lo que convierte a estas islas en un foco de atracción para las OCT (Pastor 2022) (Figura 12).



Figura 12. Resumen de las modalidades más común en las Antillas Menores (elaborado por el CMCON, 2024)

El Caribe se encuentra atravesado por algunas de las rutas marítimas más importantes a nivel mundial, debido a su proximidad al Canal de Panamá, como se ilustra en la Figura 6. Estas rutas representan una oportunidad estratégica para las OCT, que pueden aprovechar tanto los puertos como las aguas internacionales para llevar a cabo actividades ilícitas. En este contexto, es común observar prácticas sospechosas, como el apagado del AIS (Sistema de Identificación Automática) y el merodeo de embarcaciones, que dificultan la detección de operaciones ilegales.

Un ejemplo representativo de este fenómeno es el caso del MN Aressa en 2020, que transportaba 1.000 kg de CHC desde Aruba hasta Grecia (Executive 2020), y el caso del MN Matthew en 2023, que trasladaba 2.253 kg de CHC desde Curazao hasta Irlanda (Doherty 2023). Estos incidentes reflejan cómo las OCT explotan las principales rutas comerciales del Caribe para mover cargamentos ilegales de drogas hacia destinos internacionales (Figura 13).

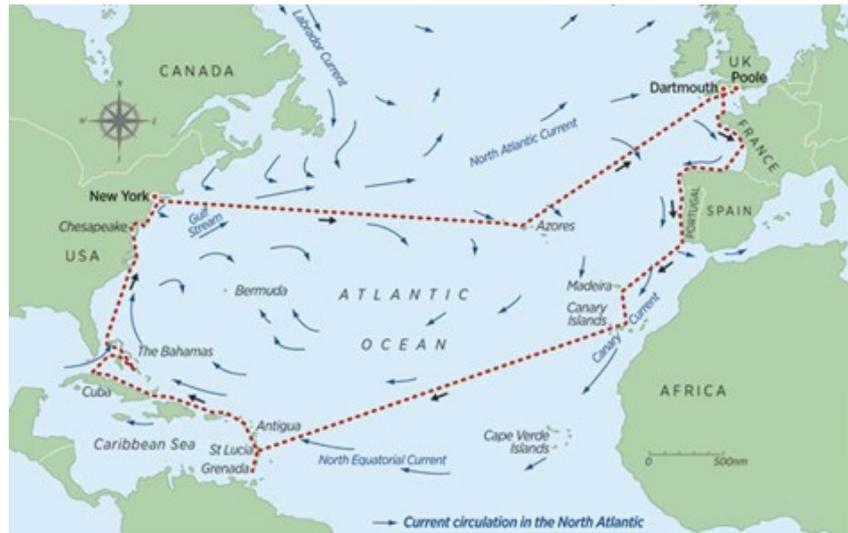


Figura 13. Ruta típica de veleros (Fortescue, 2015)

4.4. Social

En términos de los factores sociales, uno de los más destacados en el Caribe es la desigualdad social. Según el Banco Interamericano de Desarrollo (IDB), América Latina y el Caribe son las regiones más desiguales del mundo. En estos territorios, el 10% de los individuos más ricos ganan, en promedio, 12 veces más que el 10% de los más pobres, una brecha mucho mayor que la media de 4 veces en los países desarrollados de la OCDE. Además, uno de cada cinco ciudadanos de América Latina y el Caribe vive en condiciones de pobreza (Bachelet 2024).

Diversos estudios de las Naciones Unidas han mostrado que la desigualdad social está estrechamente vinculada con el aumento de la delincuencia y el crimen (Schargrotsky and Freira 2021). Sin embargo, debido a la falta de datos actuales y confiables sobre la mayoría de las islas caribeñas, es difícil llevar a cabo un análisis más detallado que relacione esta desigualdad con el fenómeno del narcotráfico en la región.

Algunos países, como Trinidad y Tobago (coeficiente de Gini: 40,3) y la República Dominicana (coeficiente de Gini: 37,0), han proporcionado datos relevantes sobre desigualdad económica (Group 2024). Aunque ambos países se encuentran por debajo del umbral de 50, los valores aún son elevados y reflejan un grado significativo de desigualdad económica, lo que puede contribuir al entorno propicio para actividades ilícitas, incluyendo el narcotráfico.

4.5. Infraestructura

El objetivo principal de los Organismos Criminales Transnacionales (OCT) es transportar sus mercancías desde los países productores hasta los países consumidores. Para lograrlo, necesitan infraestructuras clave, como puertos y aeropuertos, que les permitan enviar sus cargamentos a través del Atlántico, o utilizar sus propios buques para cruzar el océano. La Figura 14 muestra las principales rutas marítimas y puertos de la región, los cuales son de vital importancia para el tráfico ilícito.

Aunque podría parecer lógico centrarse en los centros principales (marcados en rojo en el mapa), los OCT, al igual que las fuerzas de seguridad, tienden a utilizar perfiles para identificar buques sospechosos. Sin embargo, los OCT prefieren a menudo puertos más pequeños con un volumen de comercio razonable, donde la vigilancia es menos intensa. Por ello, destinos como República Dominicana, Guadalupe, Martinica, Curazao, Barbados y Trinidad y Tobago son opciones atractivas para las organizaciones criminales.

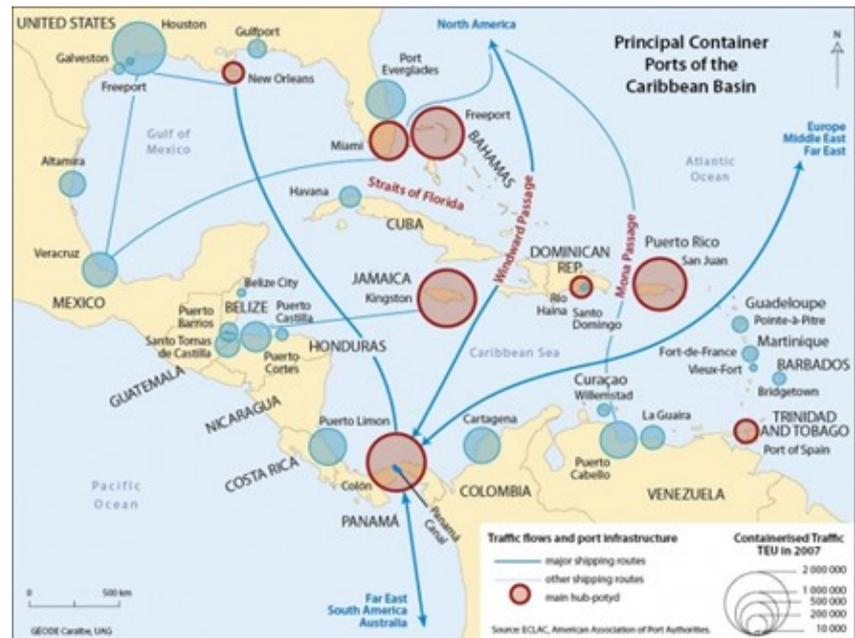


Figura 14. Puertos principales de contenedores en la cuenca del Caribe (Porteconomics 2023)

A partir del análisis del modelo PMESII y los datos sobre incautaciones previas proporcionados por el CMCON, podemos esbozar la dinámica del contrabando de CHC en la región del Caribe. El origen de estos transportes se encuentra en la costa norte de Colombia y Venezuela, específicamente en las penínsulas de La Guajira y Paraguaná. Desde allí, los OCT tienen varias rutas disponibles. Es probable que inicien su trayecto en lanchas tipo Eduardoño, dirigidas hacia el norte en dirección a República Dominicana o hacia el este a lo largo de la costa venezolana. Algunos podrían optar por dirigirse a Aruba o Curazao, donde cargarían la droga en barcos pesqueros locales para garantizar una llegada segura y continuar su transporte hacia los Países Bajos.

Los cargamentos más grandes, en cambio, probablemente continuarán hacia Isla Margarita, donde transferirán su carga a otros barcos. Dado que los barcos pesqueros son más comunes fuera de las aguas territoriales de Venezuela, muchos de los cargamentos optarían por transferirse a estos buques para su transporte posterior hacia las Antillas Menores. Otra posibilidad es que los cargamentos sigan hacia Trinidad y Tobago, donde podrían realizar una sobrecarga en un pesquero o velero para ser transportados hacia Europa o África.

Por su parte, los pesqueros que se dirigen al norte podrían funcionar como buques nodriza, transportando grandes cargamentos de CHC que luego serán recogidos por lanchas locales de Barbados, Martinica y Guadalupe. Más al norte, los barcos podrían aprovechar la seguridad de las aguas territoriales venezolanas alrededor de Isla Aves, lo que les permitiría prolongar su presencia en la zona y facilitar las sobrecargas a lanchas locales que podrían operar en puertos tan al norte como Sint Maarten/Saint Martin e incluso Puerto Rico. Desde esos puntos, los cargamentos ilícitos serían transportados hacia Estados Unidos o Europa (Figura 15).

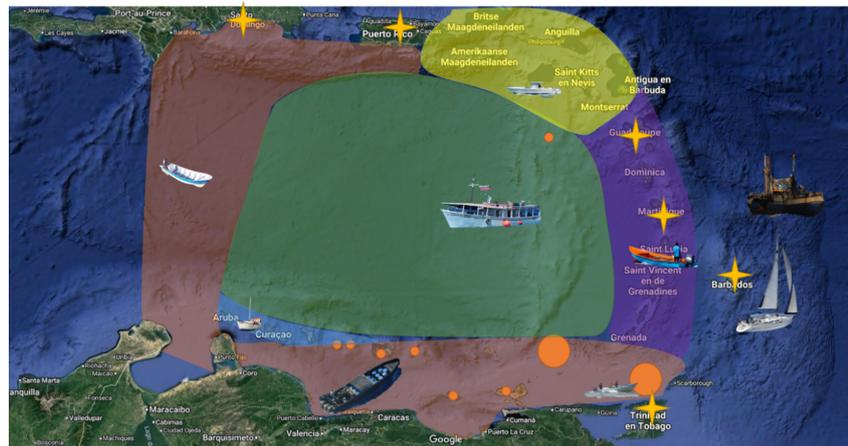


Figura 15. Superposición combinada de los factores claves en las Antillas Menores. Las estrellas indican puertos principales, los círculos indican posibles lugares de almacenamiento y/o trasbordo. Elaborado por el [CMCON \(2024\)](#)

En este apartado, se ha analizado cómo el entorno local en el Caribe presenta tanto oportunidades como desafíos para los Organismos Criminales Transnacionales (OCT) en su esfuerzo por transportar CHC hacia los centros logísticos principales de la región para su posterior envío a Europa. Se ha sugerido una posible ruta que utiliza modalidades locales, adaptándose a los patrones de vida y actividades cotidianas, lo que dificulta su detección por parte de las autoridades policiales.

La diversidad de nacionalidades en la región refuerza la complejidad de la situación, y el factor clave aquí es la red de OCT. A excepción de la ruta directa hacia República Dominicana, la mayoría de los transportes ilícitos requieren una operación transfronteriza altamente coordinada. Este hecho subraya la necesidad de una cooperación regional efectiva para combatir eficazmente esta amenaza. En consecuencia, el próximo y último capítulo se enfocará en examinar la situación actual de la cooperación internacional en el Caribe, destacando los esfuerzos y desafíos en este ámbito.

5. Actores en el Mar Caribe

Este capítulo ofrece un resumen de los principales actores, tanto criminales como gubernamentales, en la región del Caribe. Comienza analizando la dinámica del crimen organizado, con especial énfasis en la presencia de miembros de la Mocro Mafia en la región. A continuación, se presenta un breve panorama de la cooperación internacional en el Caribe en relación con la lucha contra el narcotráfico. El capítulo concluye con la descripción de una operación llevada a cabo por la Armada Francesa, apoyada por diversas instituciones internacionales, como ejemplo de cómo la cooperación internacional es esencial para combatir el flagelo del narcotráfico en esta parte del mundo.

5.1. Estructuras Criminales y sus alianzas con OCT Latinoamericanas

La creciente oferta y demanda de estupefacientes en los mercados ilegales a nivel global está obligando a las Organizaciones Criminales Transnacionales (OCT) y clanes internacionales provenientes de México, Colombia y Venezuela a reconfigurar y fortalecer sus rutas marítimas de tráfico de CHC en el Mar Caribe. Este cambio busca asegurar el transporte ilícito de drogas hacia los principales mercados internacionales de estupefacientes, principalmente en Estados Unidos, Europa y Asia. En este sentido, las organizaciones narcotraficantes de países como República Dominicana, Puerto Rico, Cuba, y las islas de las Antillas Menores —que tienen una dependencia política de Países Bajos y Francia— estarían consolidando alianzas con las OCT latinoamericanas mencionadas anteriormente, y, más recientemente, con redes criminales de las Guayanas, con el objetivo de ampliar su alcance y asegurar el flujo de cocaína hacia sus destinos internacionales ([InSight 2022](#)).

Un ejemplo significativo de esta dinámica es la presencia de la Mocro Maffia holandesa, un grupo criminal que controla gran parte del tráfico de drogas en los Países Bajos y otros países europeos (Boevennieuws 2023). En abril de 2023, tres importantes miembros de esta organización fueron detenidos en República Dominicana gracias a la colaboración entre la policía holandesa y la Dirección Central de Narcóticos (DCND). Entre los detenidos se encontraba Dennis G., alias "Rasta", quien coordinaba los transportes hacia Europa desde el Caribe; Terence de V., responsable de múltiples transportes y de blanqueo de dinero; y Urvin Laurence W., alias "Nuto", nacido en Curaçao, cabecilla de la banda No Limit Soldiers, con fuertes vínculos con la Mocro Maffia y otras estructuras criminales de mayor escala en la región.

Es importante señalar que, a nivel local, las organizaciones narcotraficantes del Caribe son responsables de las elevadas tasas de violencia en la región. Si bien la mayoría de estos grupos delincuenciales se dedican al robo, la extorsión y el tráfico de drogas, algunas de estas organizaciones están siendo reclutadas por las OCT mencionadas para actuar como intermediarios en el tráfico de drogas y como receptores de cargamentos de estupefacientes en las costas de las Antillas Mayores y Menores (Insight 2022).

Otro aspecto relevante es que las OCT provenientes de México, Colombia y Venezuela, que operan en el Caribe, estarían concentrando sus esfuerzos en estados débiles con economías autónomas, lo que les permite construir una base social sólida con una presencia estatal mínima o nula. En estos territorios, las OCT satisfacen necesidades básicas de la población, como empleo, alimentación, educación, vivienda y salud, lo que a su vez legitima sus actividades ilícitas dentro de esas sociedades vulnerables. A esta situación se suma el ingente capital financiero de las organizaciones, lo que les permite adquirir los recursos necesarios para mantener una capacidad de respuesta efectiva frente al control de las autoridades (Internacional 2022).

De acuerdo con el Índice Global del Crimen Organizado de 2023, la Figura 16 refleja un deterioro significativo en los mercados criminales de América entre los años 2021 y 2023. Sin embargo, es importante destacar que, aunque los índices de criminalidad en las Antillas Menores son bajos en comparación con países como Colombia, México, Ecuador y Paraguay, estos datos no reflejan completamente la realidad de las actividades ilícitas asociadas al narcotráfico que se están desarrollando en el Caribe, particularmente en la región de las Antillas Menores. A pesar de los índices bajos de criminalidad, las organizaciones narcotraficantes locales siguen operando con gran actividad, lo que sugiere que los datos oficiales podrían subestimar la magnitud del fenómeno en la región.



Figura 16. Descripción de los Índices de Criminalidad en las Antillas Menores año 2023 (INDEX 2023)

5.2. Cooperación internacional en el Caribe

El mapa que figura a continuación muestra una panorámica de las organizaciones e iniciativas más importantes para coordinar la cooperación en la región del Gran Caribe.

Si nos fijamos en el tráfico internacional de drogas, podría decirse que el acuerdo más importante para las islas pequeñas es la Caribbean Community (CARICOM) con su departamento de seguridad Implementation Agency for Crime and Security (IMPACS). Como muestra el mapa en Figura 17, esta organización engloba a quince pequeñas y grandes naciones insulares de la región e incluye a Guyana y Belice. Sin embargo, parecen faltar los territorios europeos de ultramar, y también Estados Unidos. Hasta la fecha, seis de estas islas se han convertido en miembros asociados, como Curazao en 2024. Además, los países de la CARICOM también forman parte de la Iniciativa de Seguridad de la Cuenca del Caribe (CBSI), liderada por Estados Unidos. Sin embargo, una vez más, las islas asociadas a Europa no son miembros. Por último, el Acuerdo de 2003 sobre la Cooperación para la Represión del Tráfico Ilícito Marítimo y Aéreo de Estupefacientes y Sustancias Psicotrópicas en la zona del Caribe, también conocido como Tratado de San José, aún no ha sido firmado por todos los países de la región.



Figura 17. Visión general de las organizaciones en la región del Caribe (Manuel 2009)

5.3. Estudio de caso

En tres operaciones de la Armada Francesa en colaboración con DNRED, la OFAST, el MAOC-N, la DEA y NCA desarrollaron cerca de las Antillas Menores operaciones de interdicción en la cual se logró la incautación de 8,3 toneladas de droga. Cabe mencionar que la primera operación tuvo lugar el 20 de febrero, cuando una fragata de vigilancia Germinal interceptó un barco pesquero con bandera panameña aproximadamente a 1.100 millas náuticas al sureste de la isla Martinica. La incautación arrojó cerca de cuatro toneladas de cocaína escondidas en 137 fardos. Continuando con su persecución, el mismo buque Germinal emprendió otra interceptación el 22 de febrero, esta vez contra un barco pesquero de bandera venezolana situado aproximadamente a 830 millas náuticas de la costa de Martinica. La operación culminó con el descubrimiento e incautación de poco más de tres toneladas de cocaína escondidas en 100 fardos, perturbando aún más el flujo de narcóticos en las aguas del Atlántico. El 26 de febrero de 2024, el patrullero La Combattante, otro activo de la Armada francesa interceptó un velero con bandera de Jersey que transportaba cuatro tripulantes y una tonelada más de cocaína.

Esta operación indicó tal como las OCT en la región operan con una multitud de modalidades, aprovechando de las debilidades específicas de las islas. En la misma manera, confirma los hechos encontrados a través del presente análisis (Figura 18).



Figura 18. Ilustración de los resultados de las operaciones francesas. Elaborado por el CMCON (2024)

6. Conclusiones

Ante el incremento de la oferta y la demanda en los mercados ilegales de estupefacientes a nivel global, las organizaciones narcotraficantes de República Dominicana y las islas de las Antillas Menores, particularmente aquellas bajo la dependencia política de Países Bajos y Francia, estarían fortaleciendo sus alianzas con organizaciones criminales transnacionales (OCT) y clanes internacionales provenientes de Colombia, México y Venezuela. Este esfuerzo tiene como objetivo garantizar un transporte eficiente, una plataforma logística temporal y la comercialización de cocaína de alta pureza (CHC) hacia mercados clave en Estados Unidos, Europa, Oceanía y Asia.

En un contexto caracterizado por marcos legales dispares, sistemas de seguridad inadecuados, economías limitadas, desigualdad social y recursos insuficientes para combatir el narcotráfico y sus delitos asociados, las Antillas Menores se han consolidado como un punto estratégico clave. Su rol como plataforma logística temporal y corredor de tránsito para la distribución de CHC hacia Estados Unidos, Europa, Oceanía y Asia se ha visto acentuado en los últimos años.

Islas como las Antillas Neerlandesas, Martinica, Guadalupe y Dominica han adquirido un protagonismo especial debido a su ubicación geográfica estratégica, cercana a Colombia, Venezuela y las Guayanas. Entre 2021 y 2024, una serie de decomisos de CHC en estas islas ha puesto en evidencia su creciente relevancia como áreas de interés para las OCT, que las utilizan como nodos logísticos y comerciales en el Caribe para acceder de manera más rápida y flexible a los mercados de Estados Unidos, Europa, Asia y Oceanía.

Las dinámicas insulares específicas del Caribe obligan a las OCT a construir redes transfronterizas complejas y a realizar operaciones de alto riesgo, como las sobrecargas marítimas, para trasladar sus cargamentos hacia los centros logísticos de las Antillas Menores. Estas vulnerabilidades son mitigadas mediante el aprovechamiento estratégico de las extensas aguas territoriales de la región.

Aunque la cooperación internacional en la región está presente, sigue siendo insuficiente para unificar a todas las naciones e islas involucradas bajo un esfuerzo común. Esto resulta crítico, considerando que los organismos encargados de hacer cumplir la ley suelen ser de pequeña escala, con recursos limitados y equipos insuficientes para enfrentar el problema de manera efectiva.

Recomendaciones

- Para luchar eficazmente contra el narcotráfico en el Caribe, las fuerzas de seguridad deben unir los limitados medios de que disponen de forma orquestada. Para ello, en primer lugar es imprescindible que todos los países de la región se unan en una sola organización. Es aconsejable hacer esfuerzos para ampliar las construcciones existentes, por ejemplo CARICOM, con la adición de estados europeos y sudamericanos para hacer efectivas plenamente las posibilidades.

- Es aconsejable que el mayor número posible de naciones firme el Tratado de San José, con el fin de reforzar aún más la cooperación en la región. Esto permitirá a los Estados operar con mayor eficacia en toda la región.
- El intercambio de inteligencia es absolutamente clave en el Caribe. Si un Estado detecta una actividad sospechosa, otro Estado podría actuar. Por ello, se anima a los Estados a profundizar en el intercambio de inteligencia operativa en tiempo real. Algunos países ya lo hacen, pero es aconsejable incluir en la mesa tanto a las islas caribeñas como a los países europeos.
- Seguir intensificando la cooperación entre los países e islas de la región y de fuera de ella. Como se ha demostrado, muchos de los factores que hacen vulnerable a la región están directamente relacionados con vulnerabilidades políticas, militares y económicas. Otros países con intereses en la región pueden contribuir a ello mediante el desarrollo de capacidades, como la formación. Pero también fomentando no solo el intercambio de inteligencia operativa, sino también construyendo una red de conocimientos más amplia y profunda. El CMCON es un ejemplo de cómo esto puede ponerse en práctica de forma accesible, tanto colocando un enlace físico como estableciendo y manteniendo una red regional de conocimientos.

Contribuciones de los autores:

Herman Adriaan Henri Langemeijer: Conceptualización, Metodología, Validación, Análisis formal, Investigación, Redacción - borrador original, Redacción - revisión y edición, Administración del proyecto.

Financiación: Esta investigación no recibió financiación externa.

Conflicto de Intereses: Los autores declaran no tener conflictos de interés.

Referencias

- Araujo, S. (2023). Tráfico marítimo y su conectividad mundial.
- Bachelet, P. A. (2024). The complexities of inequality in latin america and the caribbean. Accessed: Sep. 1, 2024. Available: <https://www.iadb.org/en/news/complexities-inequality-latin-america-and-caribbean#:~:text=Latin%20America%20and%20the%20Caribbean%20is%20the%20world's%20most%20unequal,and%20the%20Caribbean%20is%20poor.>
- Beharry, V. (2017). The institutionalization of gang violence in trinidad and tobago. *International Relations Review*. Accessed: Aug. 23, 2024. Available: <https://www.irreview.org/articles/2024/3/27/the-institutionalization-of-gang-violence-in-trinidad-amp-tobago.>
- Boevennieuws (2023). Dennis g., urvin "nuto" w. en terence de v. in dominicaanse republiek aangehouden, links met mocro-maffia en no limit soldiers. Accessed: Aug. 23, 2024. Available: <https://www.boevennieuws.pro/nieuws/dennis-g-urvin-nuto-w-terence-de-v-aangehouden-dominicaanse-republiek-mocromaff...>
- Burunciuc, L., Dukharan, M., and Paffhausen, A. L. (2023). Data absence hampers poverty reduction efforts in the caribbean. Accessed: Aug. 23, 2024. Available: <https://blogs.worldbank.org/en/latinamerica/data-absence-hampers-poverty-reduction-efforts-caribbean.>
- Caribe (2023). La conectividad del caribe.
- Cecilia, A. (2022). Principales rutas del narcotráfico en el caribe.
- CMCON (2024). Catálogo de modalidades 2024. Available: https://cimcon.armada.mil.co/sites/default/files/sites/default/files/descargas/pdf/CAT%C3%81LOGO%20DE%20MODALIDADES%202024_comprimido.pdf.
- Doherty, T. (2023). From the caribbean to cork: The journey of cocaine ship m/v matthew to ireland. Accessed: Aug. 23, 2024. Available: <https://www.breakingnews.ie/ireland/from-the-caribbean-to-cork-how-cocaine-ship-mv-matthew-travelled-to-ireland-1532408.html>.
- Executive, M. (2020). Photos: Colombian navy seizes cocaine from bulker off aruba. Accessed: Aug. 23, 2024. Available: <https://www.maritime-executive.com/article/photos-colombian-navy-seizes-cocaine-from-bulker-off-aruba>.
- Group, W. B. (2024). Gini index - latin america & caribbean. Accessed: Sep. 1, 2024. Available: <https://data.worldbank.org/indicator/SI.POV.GINI?locations=ZJ&type=shaded&year=2023>.
- INDEX, G. O. (2023). Global organized crime index.
- Infobae (2023). Infobae. Available: <https://www.infobae.com>.
- Insight (2022). El resurgimiento de la cocaína en el caribe. Available: <https://www.minjusticia.gov.co/programas-co/ODC/Paginas/oferta-drogas-trafico.aspx>.
- InSight (2022). Impacto del narcotráfico en el caribe.
- InsightCrime (2019). Archipiélago de venezuela, nueva plataforma para el tráfico de drogas. Accessed: Aug. 23, 2024. Available: <https://insightcrime.org/es/noticias/noticias-del-dia/archipelago-de-venezuela-nueva-plataforma-para-el-trafico-de-drogas/>.

- InsightCrime (2023). Narcotráfico usa la isla margarita en venezuela como puerta a europa. Accessed: Aug. 23, 2024. Available: <https://insightcrime.org/es/noticias/noticias-del-dia/narcotrafico-usa-la-isla-de-margarita-en-venezuela-como-puerta-a-europa/>.
- Internacional, P. A. (2022). Crimen organizado transnacional y seguridad en el caribe.
- International, T. (2023). Corruption perceptions index 2023.
- Manuel, M. (2009). Caribbean atlas. Accessed: Aug. 23, 2024. Available: <https://atlas-caraibe.certic.unicaen.fr/en/page-98.html>.
- Pastor, M. L. (2022). El mar caribe, el narcotráfico y los nuevos piratas. Available: <https://dialnet.unirioja.es/>.
- Porteconomics (2023). The caribbean: One port geography, many markets, different expectations. Accessed: Aug. 23, 2024. Available: <https://www.porteconomics.eu/the-caribbean-one-port-geography-many-markets-different-expectations/>.
- Roth, P. (2000). Caribbean atlas. Accessed: Aug. 23, 2024. Available: <https://atlas-caraibe.certic.unicaen.fr/en/page-122.html>.
- Schargrodsky, E. and Freira, L. (2021). Inequality and crime in latin america and the caribbean: New date for an old question. Technical Report Working Paper No. 13, UNDP LAC. Background Paper for the UNDP LAC Regional Human Development Report 2021.
- Voss, G. (2023). Caribbean nations call for us gun crackdown as murder rates soar. Available: <https://insightcrime.org/news/caribbean-nations-us-gun-crackdown-murder-rates/>.

Biografía de los Autores



Herman Adriaan Henri Langemeijer Maestría Relaciones internacionales, especializado en estudios de conflictos y derechos humanos; Armada Real y Guardacostas de los Países Bajos en el Caribe

Descargo de responsabilidad/Nota del editor: Las declaraciones, opiniones y datos contenidos en todas las publicaciones son únicamente responsabilidad de los autores y colaboradores individuales y no reflejan necesariamente las opiniones de DERROTERO y/o de los editores. DERROTERO y/o los editores se deslindan de cualquier responsabilidad por daños o perjuicios a personas o bienes que puedan surgir como resultado de las ideas, métodos, instrucciones o productos mencionados en el contenido. Se recomienda a los lectores verificar de manera independiente la información antes de basarse en ella.