

LAS OLAS COMO FRONTERA

La migración marítima irregular en el Caribe Suroccidental



SALTWATTA
ROOTS

LAS OLAS COMO FRONTERA

**La migración marítima irregular en el Caribe Suroccidental
2024**

Elaboración:

Mateo Córdoba
Susana Espinosa
Sara Mendoza Nieto

Corrección de estilo

María Mesa Rivera

Diseño y diagramación

María Alejandra Rodríguez



Índice

Introducción	4
Metodología	6
La migración en el mundo contemporáneo	7
Migrar es un derecho humano	8
El mar y la migración irregular	10
¿Por qué las islas?	11
Caso: San Andrés y los retos de ser un foco migratorio	12
La prensa como actor de la migración	18
Una década de reportes: 2011-2022	19
La mediatización de la ruta: 2023	22
Primer semestre	23
Segundo semestre	24
La Ruta	28
La ruta institucional en el Archipiélago	30
Los efectos de la migración en la Reserva de Biosfera Seaflower	32
Afectaciones por migración de permanencia indefinida	34
Afectaciones por migración irregular transitoria	38
Impactos de esta ruta sobre el pueblo Raizal	42
El Caribe como enclave migratorio	44
La militarización como quiebre en la relación humano/biosfera	45
Impactos en la economía tradicional	46
Superposición turismo-migración	48
Conclusiones	50
Recomendaciones	56
Bibliografía y referencias	61



Introducción



La migración irregular es un fenómeno complejo que impacta diversas áreas sociales, económicas y ambientales en los territorios de tránsito y destino. En el caso del archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina esta dinámica migratoria ha generado múltiples desafíos debido a la fragilidad ecológica del entorno insular y a la marginación cultural del pueblo raizal. **Este estudio se centra en analizar la reciente consolidación de la ruta migratoria que opera de manera irregular entre la isla de San Andrés y las costas de Centroamérica,** particularmente hacia Bluefields, Nicaragua. Esta ruta ha sido denominada irresponsablemente, como una alternativa ‘VIP’ frente al corredor migratorio de la selva del Darién.

San Andrés, una de las islas más densamente pobladas del Caribe, se ha convertido en un punto de tránsito crucial para migrantes que buscan llegar a Nicaragua y, eventualmente, a los Estados Unidos. Esta afluencia migratoria ha exacerbado problemas preexistentes como la sobrepoblación y la degradación ambiental.

Este trabajo también busca ofrecer una perspectiva con enfoque territorial sobre el fenómeno migratorio en San Andrés, evaluando las consecuencias ambientales y socioculturales en la isla. A través de un análisis basado en fuentes diversas, incluyendo registros de prensa, publicaciones en redes sociales y entrevistas con integrantes de la comunidad y funcionarios de instituciones clave, **se busca proporcionar una visión detallada de las dinámicas migratorias y el efecto acumulativo de sus impactos sobre el Archipiélago.**

El análisis se desarrolla a través de dos marcos: el impacto ambiental, en el que se destaca la fragilidad del ecosistema insular frente a la afluencia migratoria regular e irregular y el impacto cultural, que subraya las amenazas a la identidad, la calidad de vida y la cultura marítima del pueblo raizal. Se discuten las respuestas institucionales y las políticas públicas implementadas para manejar este fenómeno con recomendaciones para una gestión sostenible que integre la preservación ambiental, la protección de los derechos humanos de los migrantes y el bienestar del pueblo raizal.

Además de documentar las dinámicas actuales de la migración irregular a través de San Andrés, este informe **propone una base para el desarrollo de estrategias que mitiguen los impactos negativos de la migración irregular y promover cooperación entre autoridades locales y nacionales a través de las fronteras para garantizar un equilibrio entre la acogida de migrantes y la conservación** del patrimonio natural y cultural del archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina.

Metodología

Esta investigación es de tipo **descriptiva**¹ ya que **tiene como propósito detallar una situación o evento particular**, pretende decir cómo es y cómo se manifiesta el fenómeno estudiado. La investigación reseña los fenómenos asociados a la ruta migratoria irregular hacia Centroamérica desde el archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, específicamente desde la isla de San Andrés, ruta migratoria que permite a la población migrante evitar la selva del Darién en la frontera entre Panamá y Colombia.

El trabajo hace un análisis de este fenómeno migratorio a partir de **tres fuentes de información: registros de prensa, publicaciones en redes sociales y entrevistas en terreno**. Los primeros registros encontrados en prensa datan del 2011 y se recopilaron hasta diciembre de 2023. Además, **las redes sociales como TikTok, Twitter y Facebook** se han convertido en uno de los medios de difusión por parte de los migrantes que hacen uso de la ruta marítima, **convirtiéndose en proveedores de información relevante para otras personas interesadas en evitar el paso del Darién**. También han servido como canales de venta por parte de los actores que manejan este negocio ilegal.

Finalmente, se recurrió a las **entrevistas de integrantes de la comunidad y de instituciones claves colombianas** como: Migración Colombia-Regional San Andrés; Oficina de Control, Circulación y Residencia (OC-CRE); Defensoría del Pueblo; Procuraduría; Armada Nacional; y Gobernación del Archipiélago. Además, se realizaron entrevistas con miembros del pueblo raizal. Con los datos recopilados, se trianguló la información para detallar las dinámicas de este fenómeno. Se construyeron dos marcos de análisis específicos para comprender las consecuencias del fenómeno migratorio sobre el medio ambiente y el pueblo raizal. **La información disponible sobre migración irregular es limitada y, en el caso de Colombia, se ha concentrado en otras rutas.**

¹ Hernández Sampieri, Fernández Callado, y Baptista Lucio, *Metodología de la investigación*.

La migración en el mundo contemporáneo

De acuerdo con la Organización Internacional para las Migraciones (OIM), **la migración** es el “movimiento de personas fuera de su lugar de residencia habitual, ya sea a través de la frontera internacional o dentro del país”.² **Es un fenómeno antiguo que ha visto un aumento significativo en los últimos 200 años**, y entre sus principales motivaciones se encuentran aumentar ingresos económicos, escapar de conflictos, refugiarse ante persecuciones políticas, desplazamientos por desastres naturales o simplemente una búsqueda de nuevo estilo de vida por parte las personas que recurren a este movimiento.³

Debido a algunos procesos históricos y a la categorización que desde distintas teorías se ha hecho de los países, la migración más visible era de personas de países del tercer mundo hacia países del primer mundo o desarrollados. Sin embargo, esto ha disminuido en algunas regiones del planeta por lo que, como explica Leduan Ramírez, la globalización ha modificado la lógica de países

emisores y países receptores de migrantes. En su lugar, los países pueden ser tanto de origen como expulsores, países de tránsito y países de destino final o receptores.⁴

Con el endurecimiento de los límites estatales y la rigidez de los controles fronterizos se crearon las condiciones para el auge del tránsito migratorio irregular. Esta última entendida como “el movimiento de personas que se produce al margen de las leyes, las normas o los acuerdos internacionales que rigen la entrada o la salida del país de origen, de tránsito o de destino”.⁵ Aproximadamente 281 millones de personas, lo que representa el 3,6% de la población mundial, viven actualmente fuera de su país de origen, y muchos de ellos migran de forma más o menos forzada.⁶ La migración irregular es un fenómeno multicausal y combina factores como pobreza, falta de acceso a servicios básicos, restricción de libertades, violencia interna y conflictos armados, degradación ambiental, cambio climático, entre otros.

² OIM, «Términos Fundamentales sobre Migración».

³ Castelló Roselló, «Las migraciones desde una perspectiva histórica».

⁴ Ramírez, «La migración y el origen. El punto donde todo comienza.»

⁵ OIM, «Términos Fundamentales sobre Migración».

⁶ ACNUDH, «Migración y derechos humanos».

A sunset over the ocean with several small boats on the water. The sky is dark with some clouds, and the water is dark with some ripples. The sun is low on the horizon, creating a warm glow. The text "Migrar es un derecho humano" is written in white, bold, italicized font in the upper left quadrant.

***Migrar es
un derecho
humano***

La Declaración Universal de los Derechos Humanos de 1948 en el artículo 13 afirma que **“toda persona tiene el derecho a circular libremente y a elegir su residencia en el territorio de un Estado”** y **“toda persona tiene derecho a salir de cualquier país, incluso del propio, y a regresar”**.⁷ De esta premisa se derivan otros marcos jurídicos internacionales y regionales para la protección especial de las personas refugiadas y migrantes como la Convención sobre el Estatuto de los Refugiados de 1951 y su Protocolo de 1967, la Convención Americana de Derechos Humanos, entre otros. Algunas de las disposiciones contenidas en estos marcos son de carácter vinculante sin importar si los Estados son contratantes o no de los Convenios por constituir derecho consuetudinario. Es el caso, por ejemplo, del principio de no expulsión y no devolución contenido en el Artículo 33 de la Convención sobre el Estatuto de los Refugiados de 1951. Esta norma consagra el derecho de toda persona a ser protegida contra la devolución a fronteras de territorios donde su vida o libertad peligren; y aplica para personas que se encuentren en un país de forma regular o irregular, hayan pasado o no por un control migratorio.⁸

La migración internacional no es un evento que por sí sólo genere una condición de vulnerabilidad. Sin embargo, **cuando se presenta de manera irregular puede acarrear una alta exposición a escenarios de violación a los derechos humanos** que se puede expresar como: discriminación, explotación, violencias sexuales, marginación, negación de derechos civiles y políticos, detenciones arbitrarias, torturas, falta de garantías procesales, negación de derechos económicos, sociales y culturales como el derecho a la salud, la vivienda o la educación, entre otros.

Otro factor de riesgo a considerar para quienes migran de manera irregular son las condiciones y los medios en que deben movilizarse. Por ejemplo, el alto riesgo para la vida que implica largas caminatas por senderos improvisados y en ambientes hostiles como la selva del Darién, el desierto de Sonora, o el de Arizona. De igual forma, **los medios de transporte utilizados en rutas marítimas irregulares suelen ser embarcaciones no diseñadas para el traslado de grandes cantidades de personas**, sin condiciones mínimas de seguridad, en horarios y a velocidades de navegación de alto riesgo. Es el caso de rutas como la de San Andrés hacia Nicaragua por el mar Caribe, o del norte de África hacia al sur de Europa a través del Mediterráneo.

Por último, estas rutas irregulares suelen ser controladas por grupos de delincuencia organizada que manejan rentas asociadas al tráfico de migrantes y la trata de personas. **Las dinámicas del tráfico ilícito de personas han generado prácticas deshumanizantes reflejadas en un trato a los migrantes como si fueran mercancías.** Según la Oficina de Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC), las condiciones de clandestinidad en que se presenta este fenómeno dificultan la posibilidad de establecer la responsabilidad de los grupos y/o estructuras involucradas. En esta línea, la Organización de las Naciones Unidas (ONU) ha identificado que en el mundo existen dos rutas principales de tráfico ilícito de personas: de África Oriental, Septentrional y Occidental hacia Europa, y de América del Sur hacia América del Norte. Ésta última incluye la ruta del Caribe Suroccidental. Se estima que esta actividad ilícita genera anualmente alrededor de 6.750 millones de dólares, en solo esas dos rutas.⁹

⁷ «Declaración Universal de los Derechos Humanos».

⁸ Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados, «Acceso al territorio y principio de no devolución».

⁹ UNODC, «Tráfico ilícito de migrantes: la dura búsqueda de una vida mejor.»

El mar ha sido históricamente una de las vías más importantes para la migración, relacionándose en los últimos años con rutas irregulares para el transporte de personas a través de las fronteras nacionales. Según el contexto, el transporte terrestre o marítimo suele ser protagónico en la migración irregular. **El mar, para el caso de migraciones intercontinentales, es el hilo que conecta a las costas de salida y llegada.** En contraste, abordar un medio de transporte aéreo regular conlleva el control de la identidad del pasajero, el espacio aéreo está bajo la supervisión de una tupida red tecnológica y, por ende, el coste del traslado irregular puede ser muy elevado. En la relación coste-beneficio de la opción marítima irregular intervienen otros factores como la valoración de posibles rutas terrestres alternativas, la distancia y los riesgos propios del medio marítimo, las posibilidades de embarcarse en la costa de salida sin ser interceptado, y la reducción de la probabilidad de detección y posterior derivación hacia la costa de destino.

Según Ruiz Rojas, en el siglo XXI **las rutas de migración marítima irregular ganan protagonismo en la medida en que los Estados endurecen sus políticas migratorias.**¹⁰ Además, Castelló señala la existencia de una categorización de los migrantes asociada a nacionalidades, etnicidades, raza, y clase.¹¹ Esto se refleja en políticas de rechazo masivo a personas que emigran de países y regiones azotadas por crisis crónicas de gobernabilidad y catástrofes humanitarias. Ante este rechazo, las vías marítimas irregulares se convierten en un camino para burlar las barreras migratorias.

¹⁰ Ruiz Rojas, «Migración irregular por el mar».

¹¹ Castelló Roselló, «Las migraciones desde una perspectiva histórica».

El mar y la migración irregular

¿Por qué las islas?

Las islas tienen una posición intersticial destacada porque cuando su localización se encuentra interpuesta entre continentes reducen las distancias. Por ejemplo, arribar en una de las islas de la Unión Europea puede significar para el migrante haber cruzado finalmente la frontera y posiblemente ser trasladado al espacio continental. **Pero, este no es el caso del Caribe:** las islas suponen para la vigilancia de las fronteras exteriores una considerable ampliación del área bajo supervisión, en comparación con una frontera continental continua.¹²

La gran mayoría de islas en la cuenca del Gran Caribe no se enfrentan a los retos de ser sitio de paso en rutas migratorias irregulares, por no estar interpuestas entre continentes. Sin embargo, para el caso del Caribe Suroccidental, Corn Island y Little Corn Island (en jurisdicción nicaragüense) fungen como sitios de tanqueo de combustible o de trasbordo irregular entre embarcaciones. Así mismo, la isla de San Andrés (bajo jurisdicción colombiana) se ha consolidado como punto de transbordo y cruce entre medios de transporte, particularmente del aéreo (desde el continente) al marítimo (hacia Nicaragua).

Hay tres factores que inciden directamente en la creación y fortalecimiento de este tipo de rutas que involucran islas:

Las amenazas contra la vida generadas por hechos estructurales y coyunturales en los países de origen, crisis humanitarias sostenidas, entre otras.

Transitabilidad y riesgo asociado a las rutas utilizadas antes de llegar a las costas de las que parten las embarcaciones.

Impermeabilidad relativa de las rutas marítimas: probabilidad de interceptación antes de salir, riesgos y precios del trayecto marítimo, condiciones de llegada y acogida, probabilidad de un posterior traslado al destino final deseado.

¹² Universidad de La Laguna (España) et al., «Las migraciones marítimas irregulares».



Caso: San Andrés y los retos de ser un foco migratorio



El **archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina** es uno de los 32 departamentos de Colombia y es el único **completamente insular**, es decir, sin conexión alguna con territorio continental. Es un conjunto de islas, cayos e islotes que se localiza en el mar Caribe **a unos 720 kilómetros del noroeste de la costa colombiana y a 233 kilómetros de la costa nicaragüense**. La extensión total del departamento es de 350.000 kilómetros cuadrados, pero el espacio de tierra firme suma una superficie de apenas 52,5 kilómetros, lo que corresponde al 0,015% del total del área. Las tres islas principales y las que le dan el nombre al archipiélago son San Andrés, Providencia y Santa Catalina.

El departamento se encuentra en la región del Caribe Suroccidental, reconocida como el área de mayor concentración de biodiversidad marina en todo el hemisferio occidental.¹³ **En el año 2000 fue declarado Reserva de Biosfera Seaflower por la UNESCO, siendo una de las reservas de biosfera más grande del mundo** e integra ecosistemas marino-costeros conectados por el mar con al menos otros cinco países: Panamá, Costa Rica, Nicaragua, Honduras y Jamaica. La designación de la Reserva Seaflower ha sido un instrumento de reconocimiento y protección de la riqueza biológica y cultural que tiene este departamento.

La historia de San Andrés y Providencia está asociada con la construcción de una cultura y una identidad étnica vinculada desde hace siglos con el mar Caribe. Desde antes del siglo XVII el Archipiélago era un lugar de paso para los indígenas miskitos de la costa nicaragüense para pescar, cazar o recolectar frutos. En 1629 a bordo del barco 'Seaflower' llegó desde Gran Bretaña la primera colonización británica y puritana del Caribe para asentarse en la isla de Providencia. A partir de allí, el Archipiélago fue habitado por colonos europeos y africanos esclavizados, además de ser un punto de encuentro importante para piratas y corsarios.

¹³ IPBES, «The regional assessment report on Biodiversity and Ecosystem Services for the Americas.»





De acuerdo con Richard, para la época de 1830 se da una transformación socio- económica caracterizada por cuatro hechos: “la emancipación, la repartición de las tierras, la alfabetización de los recién liberados y la evangelización”.¹⁴ A partir de la emancipación, comienzan a registrarse como nativos los apellidos que existen actualmente, todos bajo la prominente influencia de pobladores anglo- parlantes. Las actividades económicas actuales, como la navegación comercial, la agricultura y la pesca, también se desarrollan desde entonces. Así, **se confecciona la composición demográfica de las islas y la identidad cultural del pueblo raizal.**

En 1822 los cabildos de San Andrés y Providencia firmaron la adhesión del Archipiélago a la Constitución Política de Cúcuta de la Gran Colombia y se convirtió en el Sexto Cantón de la Provincia de Cartagena.¹⁵ En 1912 el Archipiélago dejó de integrar el departamento de Bolívar y fue declarado una de las tres intendencias de Colombia. Se estableció además, una misión católica y se impuso el español como idioma oficial sin tener en cuenta el **kriol** como lengua nativa de los raizales y la influencia social y cultural de la iglesia bautista en las islas. **En 1953 se declaró San Andrés como Puerto Libre, lo que impactó significativamente el estilo de vida y la cultura étnica del Archipiélago** porque sentó las bases de un aumento exponencial de la población en la isla y transformó la economía hacia el comercio y el turismo.

Los raizales son el pueblo étnico originario del archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, han habitado desde hace cientos de años este territorio insular. Su presencia, movilidad y ocupación “sirvió para forjar una sociedad que se identifica como pueblo de mar”.¹⁶ Es por esto que **los raizales se refieren a su espacio geográfico ancestral como *maritorio*.**

¹⁴ Richard, «Raizales, Pueblo de Mar: su posesión y movilidad sobre el territorio insular, hoy Reserva de Biosfera Seaflower.»

¹⁵ Gobernación del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, «La Historia del Archipiélago.»

¹⁶ Richard, «Raizales, Pueblo de Mar: su posesión y movilidad sobre el territorio insular, hoy Reserva de Biosfera Seaflower.»

El pueblo Raizal sostiene lazos profundos con las costas de Panamá, Jamaica, Nicaragua, Belice, Honduras, Costa Rica y las Islas Caimán, entre otras latitudes del Caribe anglófono. Esta unión forjada a lo largo de siglos de interacción, comercio, migración e intercambio cultural han enriquecido su identidad afrocaribeña y han creado una **red transfronteriza de conexiones étnicas, donde además se han recogido en una misma identidad: el pueblo Creole.**

Actualmente **San Andrés es la isla más poblada del Caribe albergando, según cifras oficiales 70.000 personas en sus 27 kilómetros cuadrados de extensión**, sin contar la población flotante que proviene del turismo masivo que sostiene la economía del Archipiélago.¹⁷ Se estima que en las cifras oficiales de la población en la isla persiste un subregistro cercano al 40%.

En materia migratoria, San Andrés se ha convertido en un punto de paso en las rutas hacia Norteamérica debido a su posición geográfica. Sin embargo, este fenómeno no ha sido constante, a diferencia del paso por la selva del Darién. **En San Andrés, los movimientos de tránsito migratorio irregular se han presentado por picos**, el primero siendo entre **2015 y 2016**, cuando migrantes cubanos en su mayoría, pasaron por la isla debido al cierre de fronteras entre Costa Rica y Nicaragua, países que en ese momento recibían altos flujos de personas provenientes de Cuba.¹⁸ El pico actual comenzó en **2022**, después de la pandemia por el COVID-19, en parte por la mediatización y la difusión de detalles asociados a la realidad de la travesía por el Darién. La manera en que una persona que desea migrar se conecta con las bandas ilegales que manejan este negocio en San Andrés, es a través de redes sociales y el ‘voz a voz’. Una vez concretan el contacto, emprenden el viaje.

Los migrantes que transitan irregularmente, se enfrentan a la posibilidad de vivir hechos deshumanizantes como la instauración de narrativas de odio que además derivan en rupturas de los tejidos sociales. En el caso del Archipiélago, es ampliamente usado el término de **‘vacas’** para referirse a las personas que se embarcan irregularmente desde San Andrés hacia Nicaragua. Este tipo de términos reproducen prácticas de indiferencia y xenofobia, además de reforzar **violencias y acciones deshumanizantes** contra los migrantes y la vida misma.

¹⁷ DANE, «San Andrés, Providencia y Santa Catalina».

¹⁸ Paullier, «Costa Rica y Nicaragua se enfrentan por el creciente flujo de migrantes cubanos».





La prensa como actor de la migración

La sociedad civil, generalmente, vive las fronteras como una experiencia principalmente mediática, en el sentido en que la mayoría de las personas tienen una visión de las fronteras condicionada por los medios de comunicación. De esta manera, por ejemplo, la forma en que se cubrió en prensa la ruta del Darién entre 2020 y 2023 pudo incidir en la demanda de la ruta alterna del Caribe. Uno de estos síntomas puede ser la construcción retórica de esta ruta marítima como si fuera ‘VIP’ y que explícitamente se presenta como opción para evitar la selva entre Colombia y Panamá.

Actualmente el acceso a internet y a un celular inteligente es indispensable al momento de tomar rutas de migración irregular. Un estudio de 2018 encontró que los migrantes que salían de Siria buscando asilo en otros países se valían de las redes sociales y sitios web para conocer detalles sobre la transitabilidad, la seguridad y en general las condiciones del viaje que estaban prontos a iniciar a través de varias fronteras. El acceso a la prensa y a relatos de migrantes que ya han tomado esas rutas, son uno de los factores fundamentales que inciden en la toma de decisión final.¹⁹

Las rutas de migración irregular se vuelven menos seguras para los migrantes cuando escasea la información verídica sobre las condiciones del trayecto o las características del destino.²⁰ Así entonces, los efectos de bautizar a una ruta como ‘VIP’ en virtud de una comparación no fundamentada con el ‘infierno verde’ del Tapón del Darién²¹ pudo haber sido determinante para el incremento en la demanda de la ruta a través de San Andrés. Las palabras y los enfoques con que la prensa cubre las rutas migratorias sí importan y pueden incluso aportar para incentivar o abrir nuevas rutas irregulares.²² Es por esta razón que para entender la dinámica de la ruta San Andrés-Nicaragua es importante abordar críticamente el cubrimiento que durante estos años se les dio a otras rutas irregulares en la prensa de la región. Parte del repertorio incluye la presentación de los migrantes que llegaron a destino **‘como casos de superación personal y valentía’**,²³ la insistencia en la migración hacia Norteamérica ‘como la persecución del sueño americano’,²⁴ y el ya mencionado juego de palabras entre ‘infierno’ y **‘VIP’** como herramienta retórica para referirse a este tipo de rutas.

¹⁹ Dekker et al., «Smart Refugees».

²⁰ Hinsch y Bijak, «The Effects of Information on the Formation of Migration Routes and the Dynamics of Migration».

²¹ Alex, «Los 10 peligros de cruzar el Darién, el “infierno verde” de las Américas».

²² Echeverri Zuluaga et al., «Reflexiones sobre la construcción del tráfico de migrantes en Colombia a partir del caso de Urabá».

²³ Loera, «El sueño americano: una ilusión para valientes».

²⁴ Neira, «Arriesgar la vida para alcanzar el “sueño americano”».

Una década de reportes: 2011-2022

El uso del archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina como punto de paso migratorio hacia Centroamérica y Norteamérica data de hace varios años. **Los primeros registros encontrados en prensa digital son del año 2011, cuando por una crisis política y social que se estaba viviendo en Eritrea -país en África Oriental- se presentó una oleada de personas migrando desde ese país hacia Estados Unidos.** Este reportaje describe la ruta migratoria de ciudadanos eritreos, realizada con documentos falsos y con la intermediación de grupos ilegales de tráfico de migrantes: Eritrea, Turquía pasando por Dubái y Moscú. Turquía -Cuba; Cuba - Ecuador; Ecuador - Colombia continental por tierra. Colombia continental - isla de San Andrés en Colombia; isla de San Andrés en Colombia - Nicaragua por vía marítima; Nicaragua - México por vía terrestre para finalmente cruzar la frontera hacia Estados Unidos. De acuerdo con el reportaje, **esta ruta duró casi cinco años** y tenía un costo de más de 16.000 dólares sin contar los gastos personales y de manutención.²⁵



²⁵ Rojas, «De Eritrea a EE.UU., pasando por Cuba, Ecuador, Nicaragua...»

Los siguientes reportes que se tienen son de los años **2016 a 2019** de migrantes provenientes de **Cuba, quienes usaban la isla de San Andrés como punto de paso para seguir hacia Centroamérica en embarcaciones ilegales.** La ruta que seguían era Cuba - Colombia, Bogotá o Medellín y de allí tomaban un vuelo a San Andrés. Según los migrantes, **el valor de la ruta llegaba hasta los 3.000 dólares por persona.**²⁶ En septiembre de 2016, 50 migrantes cubanos fueron retenidos y para octubre del 2018 la cifra aumentó a 70. En marzo de 2019, cuatro migrantes provenientes de Cuba fueron detenidos pasando los controles de ingreso de la isla debido al uso

de documentos de identidad falsos: afirmaron que viajarían en lancha hacia Nicaragua para continuar el paso hacia Norteamérica.²⁷

De acuerdo con diferentes medios de comunicación, esta ruta se volvió popular dentro de las redes internacionales de tráfico de personas sobre todo, para aquellas indocumentadas que buscaban llegar hasta Estados Unidos. Debido a esto, **desde el 2018 y con el fin de no pasar por la selva del Darién, los diferentes actores que controlan las rutas de tránsito irregular de migrantes organizaron una ruta marítima desde San Andrés hasta Nicaragua**²⁸.



²⁶ RCN Radio, «Descubren a 28 migrantes cubanos en el interior de una posada en San Andrés».

²⁷ CiberCuba, «Detenidos cuatro cubanos por intentar entrar ilegalmente en la isla de San Andrés, Colombia».

²⁸ La Voz de América, «La conocida ruta de migrantes por la isla de San Andrés es tan “peligrosa” como el Darién».

Entre los años 2020 y el primer semestre de 2022 no hay reportes en prensa del uso del Archipiélago como punto de paso migratorio. En este periodo inició y fue el pico de la pandemia por COVID-19, por lo que la afluencia migratoria disminuyó considerablemente a nivel global y los subregistros asociados a las rutas irregulares aumentaron. Para el caso de San Andrés, debido a que para llegar a la isla es necesario tomar un vuelo desde el continente, no era posible realizar la ruta por allí. **Hasta septiembre de 2020 se reactivaron los vuelos, con altísimas restricciones de ingreso al Archipiélago.**

Es en la segunda mitad del 2022 que se disparan los casos reportados de migrantes irregulares buscando ir de la isla de San Andrés hacia Nicaragua, ahora con una nueva caracterización: en su mayoría personas provenientes de Venezuela o Colombia que **buscan evitar el paso por la selva del Darién a través de la supuesta nueva ruta “VIP”.**²⁹ Gracias a la difusión en prensa y redes sociales, esta ruta se popularizó como una alternativa al Darién debido a supuestas garantías logísticas y de seguridad. Así, se empezaron a reportar para este trayecto costos que varían entre los 1.000 y 5.000 dólares por persona.

Entre agosto y diciembre de 2022 aumentan los reportes de incidentes como naufragios, robos, desapariciones y retenciones en alta mar que fueron asociados al uso de esta ruta irregular. Los primeros registros en este año corresponden al 11 de agosto, cuando la Armada Colombiana rescata 36 migrantes que se encontraban en la Cayo Pescador, cerca al Cayo Albuquerque, y a 24 millas náuticas al sur de San Andrés.

Estas personas estaban esperando una embarcación para continuar la ruta hacia Centroamérica.³⁰ Ese mismo día, se reporta que en los primeros ocho meses del año, se habían interceptado cinco lanchas que transportaban, de manera irregular, a personas con la intención de llegar a Nicaragua.³¹ **A finales de agosto, medios nacionales como El Espectador, Revista Cambio, Radio Nacional, entre otros, publicaron reportajes sobre esta “nueva ruta” y la bautizaron como ‘VIP’.** También se dieron a conocer más detalles sobre el tipo de operaciones y los costos.

En septiembre de 2022, se interceptaron ocho lanchas rápidas con 118 personas que buscaban migrar de manera irregular. Entre los migrantes rescatados se reportaron 19 menores de edad. De acuerdo con la Armada de Colombia se habían rescatado ya casi 400 migrantes irregulares en el Archipiélago a lo largo del año.³² El 20 de octubre se reporta uno de los primeros casos de naufragio de una embarcación de migrantes que salió de San Andrés y pretendía llegar a Corn Island, Nicaragua. Las familias fueron quienes reportaron la desaparición de 13 personas.³³

El 17 de diciembre zarpó una embarcación con 24 migrantes desde San Andrés a la 1 de la mañana con destino a Nicaragua. Horas después los familiares de estas personas reportaron la desaparición de la lancha ya que no se comunicaron con ellos para avisar su llegada a las costas nicaragüenses.³⁴ Esta embarcación fue encontrada el 28 de diciembre a 13 millas náuticas de la frontera marítima que comparten Costa Rica y Nicaragua. Este hecho finalmente quedó reportado como un naufragio sin registro de sobrevivientes.

²⁹ El Nacional, «Evitar el Darién por mar, otra peligrosa ruta para venezolanos que buscan migrar a EE UU.»

³⁰ Canal 1, «Rescatan a 36 migrantes que esperaban una embarcación ilegal en el archipiélago de San Andrés».

³¹ Blu Radio, «Tráfico de migrantes: sorprenden a 118 migrantes viajando de manera ilegal desde San Andrés Islas».

³² La Voz de América, «Desaparecen 13 venezolanos en aguas del Caribe mientras intentaban llegar a una isla en Nicaragua».

³⁴ Radio Nacional, «Encuentran hundida la lancha que transportaba 24 migrantes irregulares en San Andrés».

La mediatización de la ruta: 2023



Primer semestre

El primer semestre del 2023 fue un periodo de reactivación y consolidación de la ruta marítima San Andrés-Nicaragua debido, entre otras cosas, a la amplia difusión que ya para ese entonces se había desplegado sobre el Darién como un ‘infierno’.³⁵ El 2022 había cerrado con el **naufragio de una embarcación en el que se transportaban 24 migrantes**, en su gran mayoría de nacionalidad venezolana, que se dirigían a la costa Caribe de Nicaragua para seguir su camino hacia Estados Unidos.

En febrero de 2023, las autoridades ya alertaban sobre una creciente oferta vía redes sociales de ‘servicios de transporte’ a través de toda Centroamérica hasta Estados Unidos. Además, se especificaba “si quieren sin selva también hacemos la ruta por San Andrés”.³⁶ En una entrevista del 17 de febrero, el capitán Grisales, jefe de la Armada colombiana, reconocía que la falta de canales de comunicación entre Colombia y Nicaragua impedía un trabajo conjunto de control y vigilancia fronteriza que, en teoría, sí existía con el gobierno panameño para el Darién.³⁷ En estas declaraciones, Grisales reconoció que la ruta de San Andrés tenía una **demanda creciente y que el episodio del naufragio –mencionado anteriormente– había pausado sólo parcialmente el flujo irregular de personas**. Sin embargo, para el 17 de marzo ya se reportaba un incidente en que se interceptó una lancha con 15 migrantes de nacionalidad venezolana que habían salido de San Andrés con destino a Nicaragua. En el mismo operativo se dio el rescate de otros 15 migrantes que habían sido abandonados por una embarcación en

cayo Albuquerque, al sur del Archipiélago y a unas 80 millas de Corn Island.³⁸

El 27 de marzo se reportó la presencia de 5 **migrantes de nacionalidad venezolana abandonados en el cayo Pescador, en inmediaciones del cayo Albuquerque**. Estas personas habían embarcado una lancha en la isla de San Andrés con destino a Nicaragua y una vez a bordo les habían robado sus pertenencias para posteriormente ser abandonadas.³⁹ Unas semanas después, el 9 de abril la Armada colombiana realizó **un operativo de control marítimo y capturó a dos capitanes de lancha que transportaban a 26 migrantes por esta ruta**. Entre los pasajeros se registró la presencia de nueve menores de edad.⁴⁰ En el mismo mes una delegación de la Procuraduría General de la Nación hizo un recorrido por los cayos del suroeste del Archipiélago por donde suelen pasar estas rutas de la migración irregular. Uno de los principales hallazgos fue el rastro de contaminación en los cayos de Albuquerque y Pescador por cuenta del ocasional desembarco de personas: ropa en mal estado, pañales usados, alimentos enlatados, entre otras.⁴¹

El 19 de mayo se volvió a presentar una interceptación en alta mar por parte de la Armada colombiana. En una embarcación pesquera se transportaban 17 personas asiáticas (15 chinos y 2 vietnamitas) con destino a Nicaragua. **En esta oportunidad las autoridades alertaron sobre el aumento de los riesgos asociados al inicio de la temporada de huracanes en el Caribe en junio**.⁴² El 19 de junio y tras varios meses de investigación, la Policía Nacional de Colombia desarticuló una red dedicada al tráfico de migrantes que

³⁵ Término utilizado en varias notas y reportajes sobre la ruta migratoria del Tapón del Darién.

³⁶ Publicaciones en Facebook referenciadas por el portal ColombiaCheck. Ver en: <https://colombiacheck.com/chequeos/cuidado-con-enganos-ofrecen-rutas-estados-unidos-por-san-andres-para-migrantes-venezolanos>.

³⁷ Álvarez y Castellón, «Jefe de la Armada colombiana advierte sobre “nueva ruta de migración de San Andrés a Nicaragua”».

³⁸ NTN24, «Interceptan embarcación con 15 migrantes venezolanos y rescatan a otros 15 en San Andrés | NTN24.COM».

³⁹ Benito, «Migrantes fueron robados y abandonados en cayo de San Andrés».

⁴⁰ El Espectador, «Encuentran en San Andrés a 26 migrantes que iban en una embarcación a Centroamérica».

⁴¹ Buitrago, «Las huellas de los balseros de San Andrés: el archipiélago es la nueva ruta migratoria | Red+ Noticias Colombia».

⁴² Flórez, «Armada rescata a 17 migrantes asiáticos en San Andrés».

ofrecía paquetes irregulares de transporte marítimo desde San Andrés hacia Panamá y Nicaragua. **Fueron capturadas 11 personas que integraban la banda ‘Caravana’ en un operativo simultáneo en cuatro ciudades:** Medellín, Pasto, Popayán y San Andrés. Entre los capturados está Víctor Hooker Martínez, inspector de la Oficina de Control, Circulación y Residencia (OCCRE) del departamento de San Andrés y Providencia.⁴³

Segundo semestre

El primer evento que se registra en medios de comunicación en el segundo semestre del año tuvo lugar el 24 de julio de 2023 cuando **41 migrantes fueron rescatados por la Armada Nacional de Colombia en Cayo Pescador.** Las autoridades insulares llevaban varios días haciendo seguimiento a un grupo de extranjeros que había llegado a la isla como turistas al aeropuerto. Gracias a estas labores de seguimiento, en la mañana del 24 de julio identificaron una embarcación cerca de Cayo Pescador transportando un gran número de personas.⁴⁴ Durante la interceptación se encontró que la **embarcación artesanal que transportaba a 41 migrantes, 11 de ellos menores de edad, no contaba con las mínimas condiciones de seguridad.** Siguiendo el protocolo, los pasajeros, que en este caso eran todos extranjeros, fueron puestos a disposición de Migración Colombia y los menores de edad a cargo de la Comisaría de Familia para el restablecimiento de sus derechos.⁴⁵

El 9 de agosto, **16 migrantes fueron hallados en una embarcación a 15 kilómetros al sur de San Andrés.** La embarcación en la que viajaban era pequeña, diseñada

solamente para 5 personas y presentaba un **alto riesgo de volcarse debido al sobrecupo.** Entre las personas rescatadas había dos menores de edad y ninguno llevaba chaleco salvavidas. Las dos personas encargadas de la nave fueron capturadas y se identificó que eran oriundas de San Andrés.⁴⁶

El 2 de septiembre, **19 migrantes fueron rescatados a 21 kilómetros del territorio insular,** seis de ellos menores de edad y una mujer en avanzado estado de embarazo. La embarcación de matrícula colombiana y de nombre **‘Man of War’** fue detectada haciendo una ruta no autorizada lo que encendió las alarmas, y momentos después se realizó la interceptación por parte de la Unidad de Reacción Rápida (URR) de la Estación de Guardacostas.⁴⁷

El 21 de octubre se registró la desaparición de una embarcación que transportaba migrantes de manera irregular en esta ruta. Dos lanchas, una con 12 pasajeros y otra con 38 zarparon juntas esa noche desde un puerto ilegal en El Cove en San Andrés, con destino a Nicaragua. Sin embargo, **la embarcación con el nombre de “IAS II” que transportaba a 38 personas no reportó su llegada a la costa nicaragüense.**⁴⁸ Hoy en día, los 36 migrantes de esa embarcación **continúan desaparecidos,** de los cuales 17 eran menores de edad y 2 mujeres estaban en estado de embarazo. Del naufragio no se encontró ningún rastro, a excepción de ocho pasaportes y dos cédulas que correspondían a nueve de las 38 personas reportadas como desaparecidas. También explican los familiares que los perfiles de redes sociales de algunas de las personas desaparecidas han sido actualizados después de la fecha del naufragio. Debido a esto **la hipótesis principal es que cayeron en manos de traficantes de migrantes**⁴⁹.

⁴³ Ortín, «Cayó banda que movía a migrantes irregulares a través de paquetes VIP por San Andrés».

⁴⁴ Redacción Cambio, «No para el drama de los migrantes irregulares en San Andrés».

⁴⁵ Oficina de Comunicación Pública GACAR, «Fuerzas militares interceptan embarcación con 41 migrantes en San Andrés».

⁴⁶ Redacción El Isleño, «Armada de Colombia rescata 16 migrantes más en San Andrés».

⁴⁷ Liana Flórez Gómez, «La Armada rescató 19 migrantes en aguas del archipiélago de San Andrés».

⁴⁸ La Otra Versión, «¡San Andrés! Migrantes venezolanos desaparecidos en rutas de Altamar».

⁴⁹ Daniela Osorio, «Ruta mortal: buscan a 38 migrantes que desaparecieron en San Andrés; esta es la historia».

El 22 de octubre la Fuerza Aeroespacial junto con la Armada Nacional de Colombia rescataron una embarcación con **21 migrantes al sur de San Andrés**, tres de ellos menores de edad. La embarcación era tripulada por dos sujetos que fueron capturados y puestos a disposición de las autoridades, uno de ellos presentaba reincidencia en el delito de tráfico de migrantes.⁵⁰

Más adelante, el 1 de noviembre **la Armada Nacional rescató a 55 migrantes**, 16 de ellos menores de edad, abandonados en aguas de San Andrés. Según un comunicado oficial de la Armada, un primer grupo de 38 personas fue rescatado al interceptar una embarcación sospechosa. Se encontró que se movilizaba sin la documentación requerida y **no contaba con las condiciones mínimas de seguridad**. Los migrantes a bordo fueron devueltos a la isla y puestos a disposición de las autoridades correspondientes. Al mismo tiempo, miembros de la Armada del Puesto Naval de cayo Albuquerque **identificaron un grupo de personas en cayo Pescador, se trataba de 17 migrantes que manifestaron haber sido abandonados por las personas que debían llevarlos hasta la costa de Nicaragua**.⁵¹

El 12 del mismo mes, **11 migrantes de nacionalidad china fueron rescatados en aguas panameñas por las fuerzas de seguridad del mismo país**. Los tripulantes que los estaban transportando, por huir de las autoridades los abandonaron.⁵² También, el 21 de este mes, fueron rescatados **14 migrantes venezolanos, cuatro de ellos menores de edad, que fueron abandonados en aguas cercanas al territorio insular**. La interceptación la realizó la Unidad de Reacción Rápida (URR) y al llegar al sitio, el capitán y el ayu-

dante de la lancha sospechosa huyeron en retorno a San Andrés hacia el sector de El Cove, abandonando la embarcación⁵³.

Para cerrar el año, diciembre fue protagonista también de algunos sucesos asociados al tráfico de migrantes: el 5 de diciembre **la Fiscalía capturó a 24 personas pertenecientes a una organización de tráfico de migrantes y droga llamada 'La Agencia'**. Encontraron que la red transportaba personas de manera irregular por San Andrés y el Tapón del Darién para luego llevarlas hacia Estados Unidos, Canadá y Australia. **Cinco de las personas capturadas pertenecían a la Armada de Colombia**, encargados de omitir controles de señalización marítima y alertar a la red sobre la ubicación de buques militares. También había integrantes encargados de crear documentos fraudulentos y un funcionario de Migración Colombia que por el paso del Darién estampaba sellos falsos en los pasaportes⁵⁴.

El 20 de diciembre se rescataron **25 migrantes, entre ellos ocho menores de edad**, que eran transportados por dos tripulantes con rumbo a Centroamérica. Según la Armada Nacional, los tripulantes isleños pretendían llevar a los migrantes hacia Nicaragua **a pesar de las condiciones meteorológicas adversas, propias de la época de fin de año**.⁵⁵

El 23 de diciembre se reportó un naufragio y algunos migrantes fueron rescatados, la embarcación con personas a bordo de diferentes nacionalidades se hundió a nueve kilómetros de Corn Island en Nicaragua. En este evento fueron rescatados **30 migrantes y dos perdieron la vida, una de ellas una menor de 4 años**.⁵⁶ **El ejército de Nicaragua realizó el rescate sosteniendo comunicación con el ejército de Colombia y con la**

⁵⁰ Daniela Beltrán, «Más de 20 migrantes fueron rescatados en una embarcación en San Andrés».

⁵¹ Armada de Colombia, «Armada de Colombia rescata 55 migrantes en San Andrés».

⁵² Univision y Agencia EFE, «La "ruta VIP" y sus peligros: migrantes pagan a los traficantes para ir en botes y evitar la selva del Darién.»

⁵³ Armada Nacional, «Rescatados 14 migrantes venezolanos abandonados en el mar».

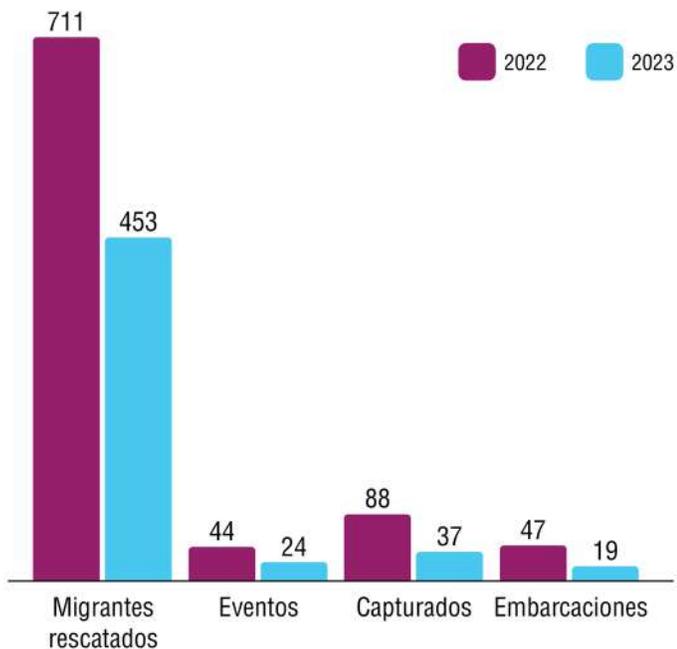
⁵⁴ Jules Ownby, «Detenidos cinco miembros de la Armada y 19 civiles por tráfico de migrantes».

⁵⁵ Agencia EFE, «Rescatan a 25 migrantes venezolanos, ecuatorianos y colombianos en el mar Caribe».

⁵⁶ Agencia EFE, «Rescatan a 30 migrantes al naufragar en el Caribe de Nicaragua».

ayuda de pescadores de la zona que prestaron sus embarcaciones para la operación. Tras el suceso, los sobrevivientes recibieron la atención médica necesaria y se puso en conocimiento a las sedes consulares respectivas.⁵⁷

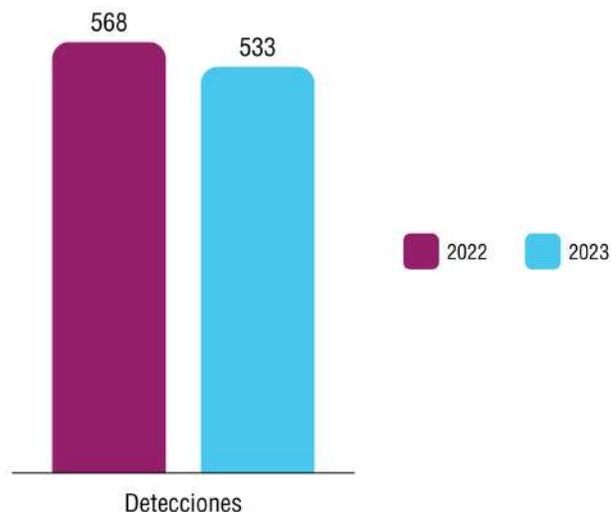
En el relato anterior se mencionan sólo algunos acontecimientos de lo que sucede en el mar Caribe con la migración irregular en tránsito. Sin embargo, es importante presentar las cifras oficiales de los eventos registrados. **Según datos del Comando Específico de San Andrés y Providencia de la Armada Nacional (CESYP), para los años 2022 y 2023 se reportaron las siguientes cifras:**



Los rescates realizados en 2022, que superan en un 36% a los del 2023, se efectuaron solamente durante el segundo semestre del 2022 (de julio a diciembre), mientras que los del 2023 están distribuidos a lo largo de todo el año (de enero a diciembre). Es importante señalar que la Armada registra entre los migrantes rescatados tanto a migrantes colombianos como a extranjeros.

Por otro lado, **Migración Colombia en el Informe sobre Migrantes Irregulares en Tránsito, registra el número de detecciones registradas de personas extranjeras identificadas en la isla con intención de transitar de manera irregular**, o efectivamente transitando por la ruta marítima irregular.⁵⁸ Existen tres tipos de detecciones registradas por esta entidad: las de altamar que realiza la Armada colombiana; las de tierra firme realizadas por la Policía Nacional, de personas con intención de

hacer tránsito irregular; y las que realiza Migración en el aeropuerto Gustavo Rojas Pinilla, de personas que no cumplen con la documentación requerida para ingresar al departamento (visas fraudulentas, pasaportes sin sellos de ingreso por puestos de control migratorio, documentos de identidad fraudulentos, entre otros). **Las cifras presentadas en el Informe señalan que cada detección equivale a una persona. El registro para el 2022 y 2023 es el siguiente:**



⁵⁷ Noticias Caracol, «Embarcación que salió de San Andrés con 32 migrantes naufragó en Nicaragua: mujer y niña murieron».

⁵⁸ Migración Colombia, «Migrantes Irregulares en Tránsito. Panorama en Colombia 2012-2024».

Al igual que en los datos del CESYP, el 2022 para Migración Colombia registró detecciones únicamente en el segundo semestre del año y aun así superó las cifras del 2023 que tuvo movimiento todos los meses.

Estas cifras demuestran que los registros mediáticos identificados en esta investigación son sólo algunos de los casos que suceden día a día en San Andrés. No todos los casos son registrados por los medios de comunicación.

También, se debe resaltar un problema que se identificó por parte de la institución Migración Colombia en San Andrés. Funcionarios del organismo afirmaron durante una entrevista para esta investigación que **el presupuesto de Migración Colombia en la regional de San Andrés no es suficiente para mantener personal las 24 horas del día.** Esto abre las puertas para que las detecciones realizadas en el aeropuerto sólo correspondan a ciertas horas del día.⁵⁹

No hay cifras sobre la cantidad de embarcaciones y personas que logran exitosamente llegar a su destino por medio de esta ruta, por lo que la única información disponible se refiere a los rescates o incidentes en altamar. Esto, a pesar de contar con un sistema de control especial de entrada y salida del Archipiélago que se registra a través de la OCCRE. De acuerdo con un funcionario de esta entidad, **para mayo de 2024 no se tenía el reporte de la salida de 7.000 visitantes aproximadamente y para 2023 se estimó que la cifra se triplicó, es decir, alrededor de 21.000 personas no registraron salida de la isla.** Esto puede significar una permanencia irregular en el archipiélago, un tránsito exitoso hacia Nicaragua, o fallas en el sistema de registro de salida.

⁵⁹ Miembro de Migración Colombia Regional San Andrés anónimo, entrevistado por el equipo investigativo, 07 de marzo de 2024.



La Ruta

En este apartado se realiza una descripción detallada de la dinámica del negocio de tránsito irregular de migrantes desde San Andrés hasta Nicaragua por vía marítima. Esta información fue recopilada a través de investigación basada en **“social listening”**, entrevistas en terreno y revisión de medios de comunicación.

Puntos de llegada a San Andrés

Actualmente hay 5 vuelos directos desde Colombia continental a San Andrés desde los aeropuertos de Bogotá, Medellín, Barranquilla, Cali y Cartagena. El único vuelo internacional que llega a San Andrés es desde Ciudad de Panamá cuatro veces por semana.

Las rutas con mayor afluencia de migrantes que buscan hacer este tránsito se reportan desde Pasto y Cúcuta.

- Vuelos directos desde Colombia continental a San Andrés
- Vuelo internacional
- Mayor afluencia de migrantes



Puertos de salida desde San Andrés

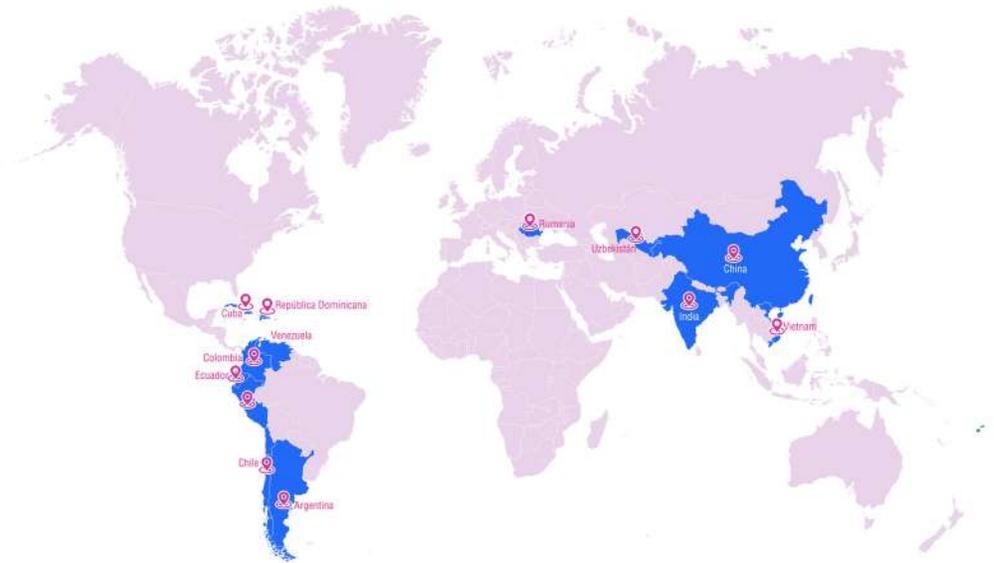
Principalmente desde el sur de la isla, sitios próximos a la costa donde el desplazamiento es más ágil hacia el corredor marítimo.

Rutas ofrecidas



Nacionalidades reportadas

Venezuela, Colombia, Ecuador, Cuba, Perú, Chile, República Dominicana, Uzbekistán, Argentina, Azerbaiyán, Vietnam, India, Irán, Rumania, China.



Valor de la ruta

Entre 1.500 y 5.000 dólares por persona

Tipo de embarcación

Lanchas pesqueras en fibra de vidrio, motor fueraborda, máxima capacidad de 10 personas (se han encontrado embarcaciones que llevan hasta 40 personas sin estar acondicionadas para ello).



Hora de salida de San Andrés

Entre 10:00 p.m. y 4:00 a.m.

Modo de contacto

Redes sociales, principalmente TikTok y Facebook, voz a voz. No es posible hacer el paso sin tener información previa.

Riesgos

1. Traslados en lanchas pequeñas, inseguras, sin chalecos salvavidas y sin instrumentos de comunicación.
2. Engaños y estafas. Abandono de grupos de migrantes en los cayos o puntos de entrega.
3. Naufragios - Existe un subregistro.
4. Presencia de mafias y redes relacionadas con el tráfico ilegal de personas.
5. Acercamiento a redes de narcotráfico que extorsionan o reclutan a migrantes e incluso los someten a condiciones de esclavitud.

La ruta institucional en el Archipiélago



Frente al fenómeno de migración irregular en tránsito, las autoridades institucionales en San Andrés deben actuar según sus facultades y obligaciones en diversos escenarios.

La primera actuación, medida preventiva, se lleva a cabo por parte de la OCCRE y de Migración Colombia en la entrada a la isla. Ambas entidades son las encargadas de registrar las personas que ingresan al Archipiélago, hacer el control de la tarjeta de turismo requerida para ser admitidos y llevar registro del tiempo de permanencia permitido de los visitantes -que es máximo 3 meses-. **La OCCRE se encarga del registro y seguimiento de los nacionales colombianos visitantes, y Migración Colombia de los extranjeros.** De acuerdo con las entrevistas realizadas para esta investigación, funcionarios de las dos entidades afirman que **no hay una coordinación institucional apropiada entre ellas** dentro del aeropuerto, siendo este el punto clave de control preventivo. Según Migración Colombia, sólo hay funcionarios de la entidad 8 horas al día en la terminal aérea y no las 24 horas debido a falta de presupuesto. Sin embargo, llegan vuelos a la isla durante todo el día, lo que representa una ventana de oportunidad para evadir controles.

Por otro lado, desde **la Policía Nacional y CESYP de la Armada Nacional se realizan labores de inteligencia para evitar el zarpe de las embarcaciones con migrantes o realizar los rescates de embarcaciones que lograron salir de la costa.** La Policía realiza estas labores en tierra firme y el CESYP en el mar.

Cuando se identifica una embarcación sospechosa en altamar, el CESYP es el primer actor en responder porque son ellos quienes tienen la jurisdicción. Cuando se identifican en aguas internacionales o compartidas, se des-

pliega una articulación con el órgano equivalente en los países respectivos y se procede con el retorno de las personas a San Andrés. **Una vez en la isla, entregan a las personas a alguna de las bases de guardacostas y los reciben delegados de Migración Colombia, OCCRE, Instituto Colombiano de Bienestar Familiar (si hay menores de edad), la Defensoría del Pueblo y la Secretaría de Salud.**

Cuando las personas migrantes son rescatadas en altamar o retenidas en tierra firme, se deben retornar a su último lugar de origen. Migración Colombia debe asegurar el retorno de quienes son extranjeros y la OCCRE de quienes son nacionales. No obstante, ese proceso no siempre se cumple a cabalidad y a veces se generan retrasos en los procesos y en ciertos casos se presentan irregularidades en los tiempos de atención. **La isla no tiene un espacio acondicionado para la atención transitoria de los migrantes que son rescatados o retenidos.** Otro factor preocupante es que los recursos para realizar el retorno deben ser entregados por la OCCRE pero, algunos funcionarios de la entidad afirman que se encuentra desfinanciada y esto resulta en retrasos de los retornos.

Las instituciones a nivel local y nacional activaron **en mayo de 2024 una Mesa Técnica sobre Migración para dar soluciones al truncado desarrollo de la ruta institucional en los casos de migración irregular.** Plantearon compromisos para trabajar de manera articulada y conjunta en respuesta a este fenómeno, propusieron subir el presupuesto de las entidades que requieren mayor personal y plantearon la creación un sistema de información compartida que permita mayor articulación y facilidad de respuesta por parte de todas las instituciones.



Los efectos de la migración en la Reserva de Biosfera Seaflower

La migración y el medio ambiente tienen una relación compleja que frecuentemente se ha estudiado en una vía: cómo el deterioro o la fragilidad del medio ambiente del lugar de salida influye en los procesos migratorios y en las decisiones de las personas que migran. Sin embargo, es relevante estudiar esta relación en otro sentido: **la migración como responsable de varias consecuencias, incluyendo ambientales en el trayecto y en el lugar de llegada.**⁶⁰

Para referirse a las afectaciones ambientales causadas en este territorio por la migración irregular, debe considerarse la **especial fragilidad del ecosistema insular**. Según el Panel de Expertos Intergubernamental sobre Cambio Climático de la ONU,⁶¹ en comparación con las masas continentales, muchos de los impactos y riesgos derivados del cambio climático se amplifican en las islas pequeñas debido a sus reducidas superficies terrestres, su alta sensibilidad ecológica relacionada con los medios de vida que soportan y su limitada capacidad de adaptación a la crisis climática.⁶²

Cuando un territorio como el Archipiélago, especialmente restringido y vulnerable a la degradación ambiental, sufre una repentina afluencia no planificada de un gran número de personas se exacerban desequilibrios en la relación ser humano/naturaleza existente y aparecen algunos nuevos.⁶³

⁶⁰ Nashelly Ocampo y Ana Alicia Peña, «Migración y medio ambiente. Una aproximación metodológica»; Górski, «Migrations and the environment – selected legal aspects».

⁶¹ Intergovernmental Panel On Climate Change (Ippc), Climate Change 2022 – Impacts, Adaptation and Vulnerability.

⁶² Intergovernmental Panel On Climate Change (Ippc).

⁶³ Hugo, Migration, Development and Environment.

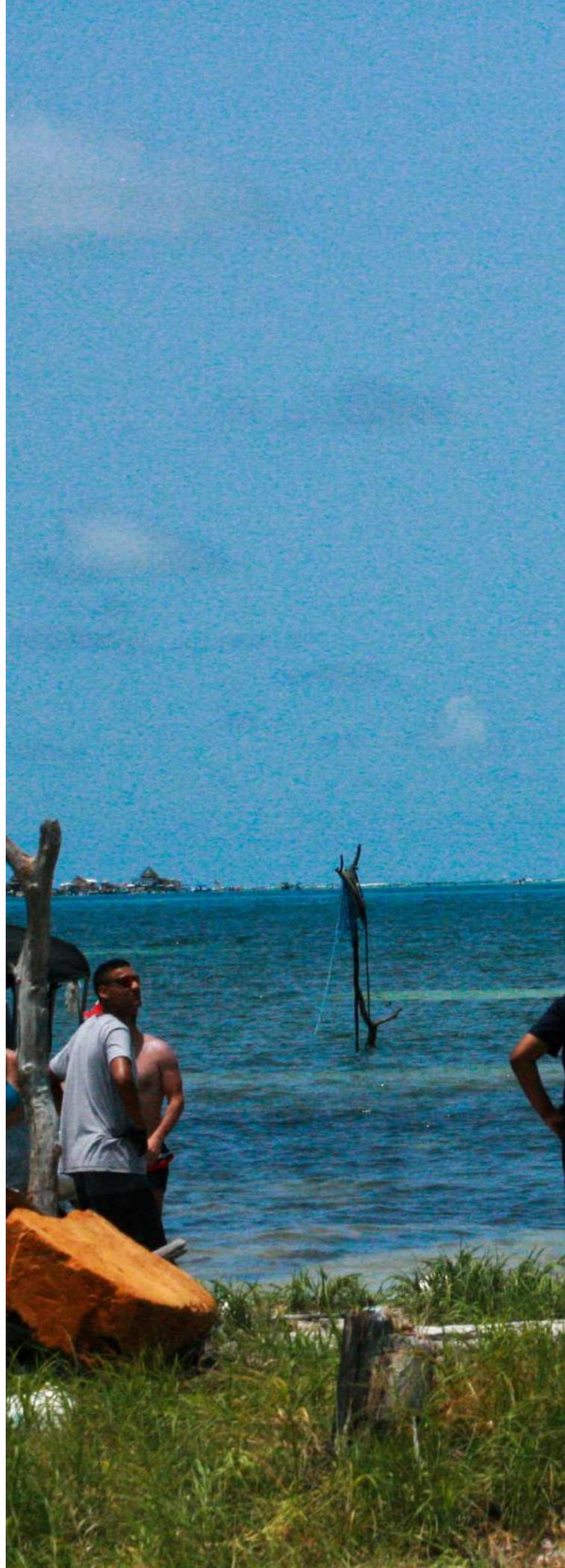
Afectaciones por migración de permanencia indefinida

San Andrés es la isla más grande del Departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina con un territorio de 27 kilómetros cuadrados. **Es una de las islas con mayor número de habitantes por kilómetro cuadrado en el Caribe que llega a alrededor de 2.700 personas por kilómetro cuadrado**⁶⁴. Desde hace algunas décadas la **sobrepoblación se ha consolidado como el principal reto ambiental de la isla**. Varios factores han contribuido a la agravación de este acontecimiento en los últimos años, entre ellos, el fenómeno migratorio de personas que se quedan en la isla indefinidamente de manera irregular.

Según fuentes de la regional San Andrés de Migración Colombia, se calcula que al menos 10% de las personas que entran a la isla, no registran salida.⁶⁵ Teniendo en cuenta que la cifra de entrada es de alrededor de un millón de turistas al año, el 10% representa 100.000 personas. Esta es una cantidad superior al total de habitantes de la isla que, según la

⁶⁴ James Cruz y Barrios Torrejano, «Valoración del uso del agua en la isla de San Andrés».

⁶⁵ Miembro de Migración Colombia Regional San Andrés anónimo, entrevistado por el equipo investigativo, 07 de marzo de 2024.





OCCRE se estima que son 90.000 personas. Este margen del 10% puede deberse a tres razones: hicieron el tránsito a Nicaragua de manera exitosa, no lograron el paso a Nicaragua y se quedan irregularmente en la isla, o no se registró su salida por negligencia y fallas en el registro migratorio local.

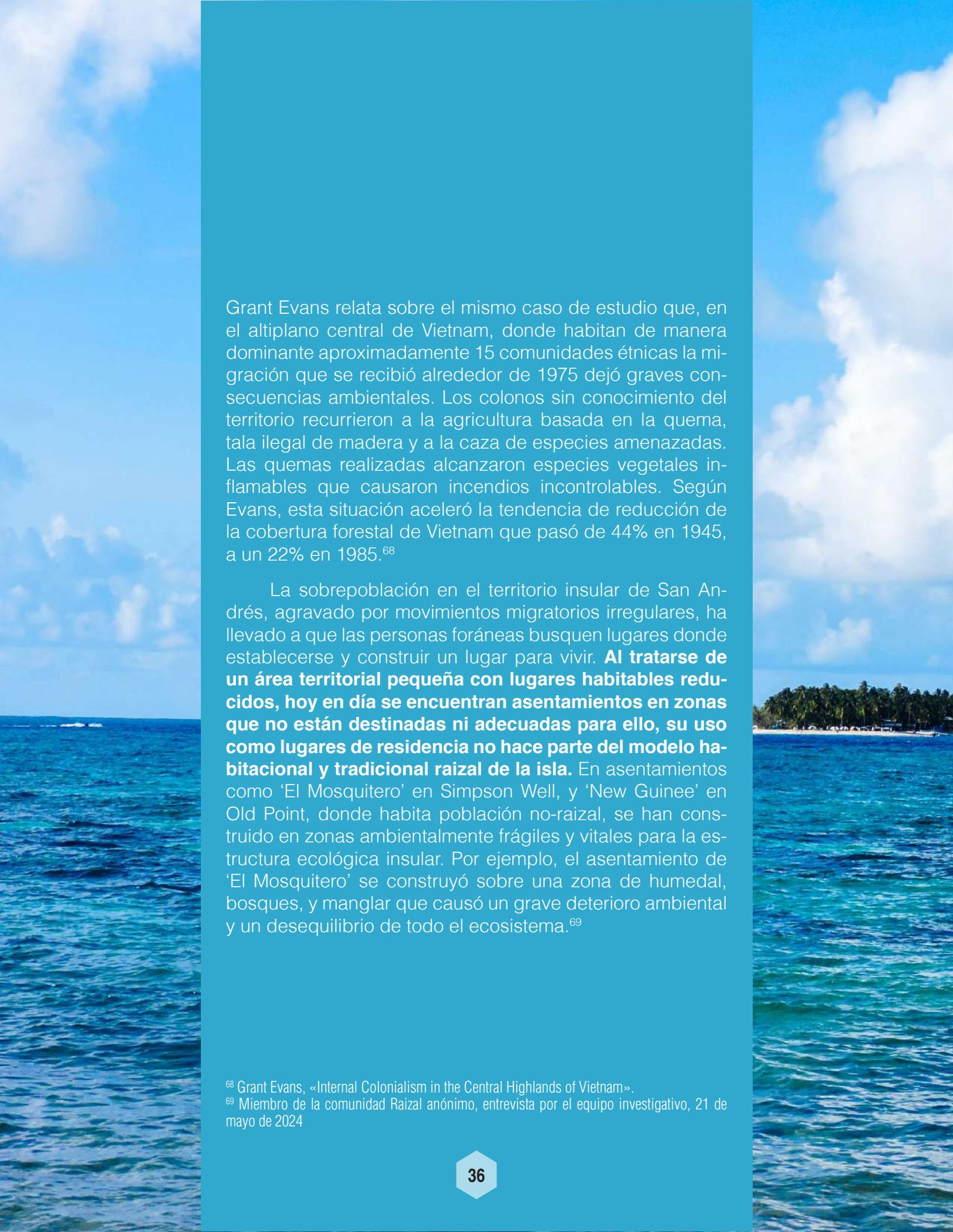
Desde 1993 se ha reconocido que “el incremento de la emigración hacia las islas, tanto por parte de colombianos no residentes, como de extranjeros, ha venido atentando contra la identidad cultural de los raizales en la medida en que, por ejemplo, en San Andrés ellos no son ya la población mayoritaria, viéndose así comprometida la conservación del patrimonio cultural nativo que es también patrimonio de toda la Nación”.⁶⁶

Locke, Adger y Kelly estudiaron la compleja relación entre la migración y los impactos ambientales en el lugar de recepción. A través de un estudio de caso en Vietnam, donde hubo una alta tasa de migración dentro del mismo país alrededor de 1975, establecen que **la migración tiene efectos en el uso de los recursos naturales, en la infraestructura social y en la sostenibilidad ambiental en el lugar receptor.**

En la investigación se identifica que cuando se trata de migración hacia un territorio étnico que es habitado por comunidades nativas que mantienen una relación cosmogónica con él, puede suceder una pérdida de conocimientos técnicos, autóctonos y tradicionales en la forma de habitar el territorio, además de modificar el manejo de los recursos naturales. De esta forma, **se causa un patrón de desequilibrio y degradación en el medio ambiente, se aumenta la presión en el uso de los recursos naturales, hay riesgo de que se agoten más rápido,** entre otros problemas.⁶⁷

⁶⁶ Corte Constitucional de Colombia, «Sentencia C-530 de 1993», 1993.

⁶⁷ Locke, Adger, y Kelly, «Changing Places».



Grant Evans relata sobre el mismo caso de estudio que, en el altiplano central de Vietnam, donde habitan de manera dominante aproximadamente 15 comunidades étnicas la migración que se recibió alrededor de 1975 dejó graves consecuencias ambientales. Los colonos sin conocimiento del territorio recurrieron a la agricultura basada en la quema, tala ilegal de madera y a la caza de especies amenazadas. Las quemadas realizadas alcanzaron especies vegetales inflamables que causaron incendios incontrolables. Según Evans, esta situación aceleró la tendencia de reducción de la cobertura forestal de Vietnam que pasó de 44% en 1945, a un 22% en 1985.⁶⁸

La sobrepoblación en el territorio insular de San Andrés, agravado por movimientos migratorios irregulares, ha llevado a que las personas foráneas busquen lugares donde establecerse y construir un lugar para vivir. **Al tratarse de un área territorial pequeña con lugares habitables reducidos, hoy en día se encuentran asentamientos en zonas que no están destinadas ni adecuadas para ello, su uso como lugares de residencia no hace parte del modelo habitacional y tradicional raizal de la isla.** En asentamientos como ‘El Mosquitero’ en Simpson Well, y ‘New Guinee’ en Old Point, donde habita población no-raizal, se han construido en zonas ambientalmente frágiles y vitales para la estructura ecológica insular. Por ejemplo, el asentamiento de ‘El Mosquitero’ se construyó sobre una zona de humedal, bosques, y manglar que causó un grave deterioro ambiental y un desequilibrio de todo el ecosistema.⁶⁹

⁶⁸ Grant Evans, «Internal Colonialism in the Central Highlands of Vietnam».

⁶⁹ Miembro de la comunidad Raizal anónimo, entrevista por el equipo investigativo, 21 de mayo de 2024



Como la población asentada en estos lugares no es originaria del Archipiélago, es evidente que su forma de habitarlo modifica la territorialidad raizal. Así como sucedió en Vietnam, **la pérdida de los saberes ancestrales para habitar el territorio causa afectaciones serias al medio ambiente**, aumenta la presión ejercida hacia los recursos naturales y degrada paulatinamente la estructura ecológica principal de la isla.

Junto al fenómeno migratorio irregular, se han emitido decisiones de carácter nacional que no han tenido en cuenta el contexto particular del Archipiélago como territorio étnico, por ejemplo: la **Ley 1448 de 2011** que avala la migración de colombianos desplazados por el conflicto armado a cualquier lugar del territorio nacional y el **Decreto 216 de 2021** que protege temporalmente los derechos de permanencia de ciudadanos venezolanos refugiados en Colombia. **Las decisiones estipulan que para ambos grupos existe el derecho a la estancia en cualquier lugar del territorio nacional, incluyendo el Archipiélago.** Al territorio insular de San Andrés llegaron muchas personas amparadas por estas normas, lo cual ha incrementado la sobrepoblación a través de medidas ‘legales’.

Lo anterior evidencia que **la crisis ambiental de San Andrés se retroalimenta de particularidades asociadas al tránsito y la permanencia irregular en la isla, mucho antes de la implementación de la “Ruta VIP”**. Desde hace al menos cinco décadas, el Archipiélago y en particular San Andrés han recibido una cantidad de personas que, debido a su fragilidad ecosistémica y su carácter de territorio étnico, no es capaz de sostener.

Afectaciones por migración irregular transitoria

Aunque no existen datos precisos sobre el número de personas que utilizan esta ruta, los efectos ambientales han sido reportados como críticos.

Para entender las magnitudes ambientales de este fenómeno, puede **resultar útil revisar las dinámicas de la migración irregular por el mar Mediterráneo que han sido identificadas como una de las causas de la contaminación en las costas de algunos países de la Unión Europea.** En una investigación realizada en el año 2022 por Markiewicz-Stanny y Szuniewicz-Stpie identifican que las costas de países como Italia y España han sufrido una degradación ambiental importante debido a la contaminación de chalecos salvavidas, botes inflables, motores y plásticos de un solo uso que son descartados por algunas embarcaciones que transportan a la población migrante que llega con éxito a estos territorios.⁷⁰

La investigación también señala que, según los datos disponibles, **la basura generada por migrantes irregulares no tiene el mismo impacto en el nivel de contaminación que otras actividades como el turismo masivo.** Si bien la contaminación derivada de la migra-

⁷⁰ Markiewicz-Stanny y Szuniewicz-Stpień, «Irregular Migration and Its Impact on the Marine Environment».





ción irregular no es un problema constante debido a variaciones en el ritmo de llegada de personas, según la época del año, si la basura no es eliminada y dispuesta con rapidez, las consecuencias de degradación ambiental son mayores. Debido a esto, los datos indican que **el problema de la basura en las costas se intensifica por la negligencia de los Estados en sus obligaciones legales de limpiar y hacer una disposición adecuada de los residuos que caen al mar.**⁷¹

Desde el 2022, con el protagonismo de la ruta marítima entre San Andrés y Nicaragua, **umentaron las alertas sobre la degradación ambiental de cayo Pescador y otros cayos en el sur del Archipiélago.** Desde la Procuraduría General de la Nación⁷² y algunos medios de comunicación⁷³ se informó sobre afectaciones ambientales en estas pequeñas islas debido a que están siendo utilizadas para el tráfico ilegal de migrantes⁷⁴. Entre las afectaciones se reseñaron: deforestación de palmas y contaminación abrumadora de residuos sólidos como ropa, pañales de bebés y comida en descomposición que “los migrantes dejan abandonados en el afán de su travesía hacia Centroamérica”.⁷⁵ **No se encuentran menciones de otros tipos de contaminación ajenas a la migración transitoria irregular.**

La degradación ambiental de cayo Pescador y otros cayos del sur que integran la Reserva de Biosfera Seaflower, **ha sido recientemente atribuida en su totalidad al tránsito ilegal de migrantes por esa ruta. Sin embargo, la información no es suficiente ni certera para llegar a las conclusiones que se reportan al respecto.**

⁷¹ Markiewicz-Stanny y Szuniewicz-Stępień.

⁷² Procuraduría General de la Nación, «Alerta de la Procuraduría: en 10 meses han desaparecido 59 migrantes irregulares en aguas del Archipiélago de San Andrés».

⁷³ Flórez, «La Procuraduría alertó sobre el impacto ambiental que sufre cayo Pescador, en San Andrés».

⁷⁴ Flórez.

⁷⁵ Procuraduría General de la Nación, «Alerta de la Procuraduría: en 10 meses han desaparecido 59 migrantes irregulares en aguas del Archipiélago de San Andrés».

El flujo de migrantes irregulares en tránsito por las aguas de la Reserva de Biosfera Seaflower ha sido documentado por la autoridad migratoria del país desde 2012.⁷⁶ Así mismo, a partir de 2018, se han identificado y rescatado migrantes en cayo Pescador⁷⁷ que está dentro de esta ruta y en donde los migrantes han sido abandonados a la espera de otra embarcación o haciéndoles creer que ya se encuentran en territorio nicaragüense. **Sólo en 2021 se registró por primera vez una nota periodística que alertó el estado ambiental de este cayo** en la cual responsabiliza a los pescadores artesanales que desembarcan en él por periodos de tiempo muy cortos.⁷⁸

Si bien el aumento de embarcaciones no autorizadas en tránsito por los cayos del sur puede incrementar las probabilidades de generar más residuos y asentamientos humanos transitorios, **el origen exacto de los restos que dañan estos ecosistemas es difícil de señalar con precisión.** Como reseñan Markiewicz-Stanny y Szuniewicz-Stpie, **ante la limitada cantidad de información y datos precisos, resulta difícil llegar a conclusiones sobre la contaminación producida por el tránsito irregular de migrantes.**⁷⁹

No existen insumos suficientes para señalar que son los migrantes

que hacen uso de la ruta irregular, los responsables de incrementar la contaminación de Seaflower y en particular del cayo Pescador en el Archipiélago. **Es importante insistir en que la preocupación sobre el estado de los ecosistemas dentro de la ruta hacia Nicaragua no debería ser otro pretexto para castigar o estigmatizar a los migrantes y aumentar su condición de vulnerabilidad.**⁸⁰

Es urgente seguir investigando la relación entre medio ambiente y la migración irregular en este contexto e insistir en atender principalmente la sobrepoblación. Claramente existen algunas eventualidades en altamar que puede caer en un mayor daño ambiental como: choques con barreras de coral por altas velocidades, tránsito de embarcaciones por zonas de preservación (*no-entry*) del Área Marina Protegida (AMP) Seaflower o la mencionada falta de disposición de los desechos. **Los migrantes que se dirigen a Nicaragua se encuentran en un estado de extrema vulnerabilidad, por esta razón hay que ser rigurosos y no atribuirles toda la responsabilidad del impacto ambiental.** Sin embargo, la migración descontrolada hacia la isla, que no se origina únicamente por el auge del tránsito migratorio, es un fenómeno que debe ser gestionado adecuadamente, ya que también tiene sus raíces en decisiones gubernamentales.

⁷⁶ Migración Colombia, «Migrantes Irregulares en Tránsito. Panorama en Colombia 2012-2024».

⁷⁷ Rafa Pérez, «Rescatan a cubanos abandonados por coyotes en una isla del Caribe.»

⁷⁸ Redacción W Radio, «Cayos Pescadores de San Andrés: el basurero del Caribe.»

⁷⁹ Markiewicz-Stanny y Szuniewicz-Stpień, «Irregular Migration and Its Impact on the Marine Environment».

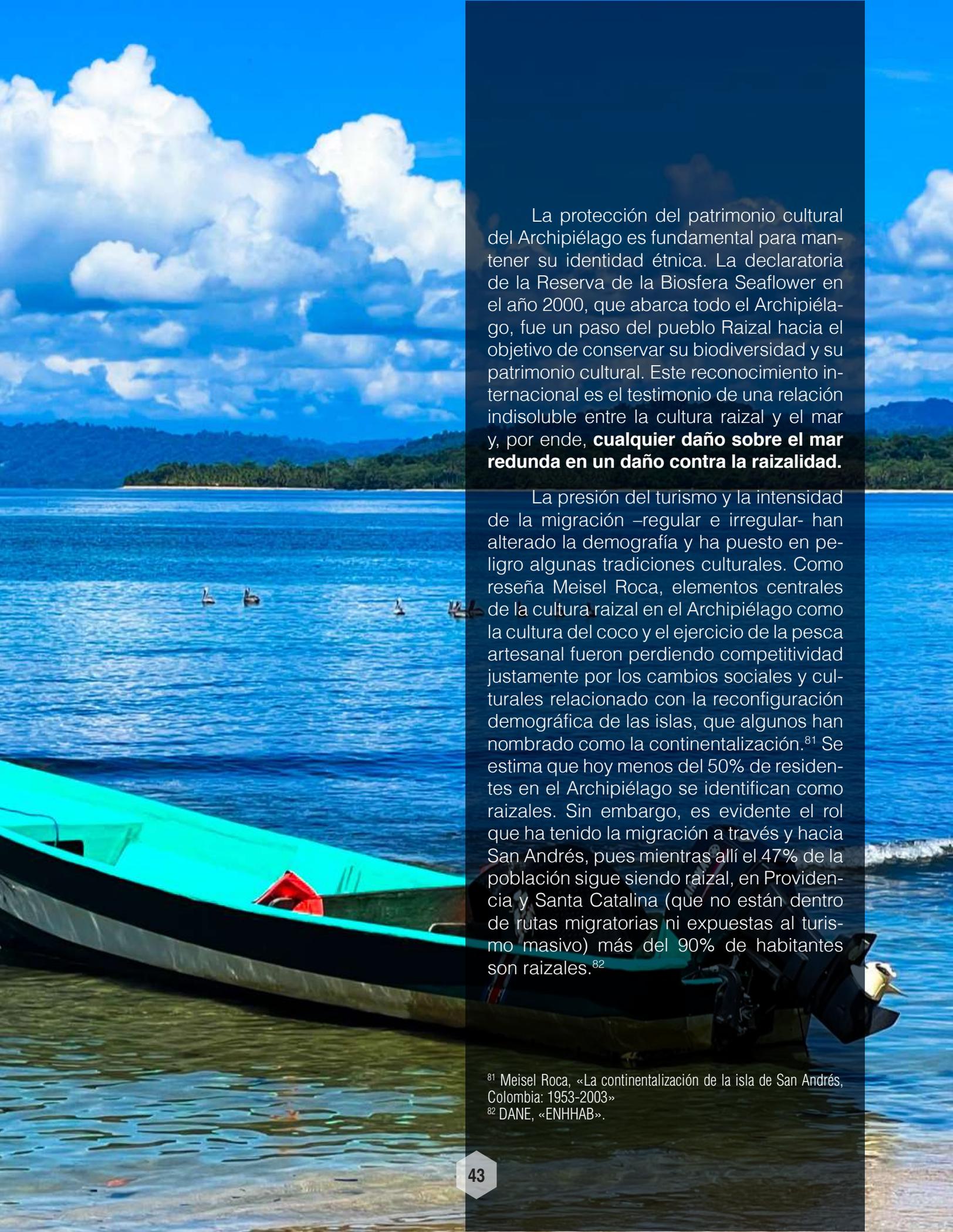
⁸⁰ Markiewicz-Stanny y Szuniewicz-Stpień.







Impactos de esta ruta sobre el pueblo Raizal



La protección del patrimonio cultural del Archipiélago es fundamental para mantener su identidad étnica. La declaratoria de la Reserva de la Biosfera Seaflower en el año 2000, que abarca todo el Archipiélago, fue un paso del pueblo Raizal hacia el objetivo de conservar su biodiversidad y su patrimonio cultural. Este reconocimiento internacional es el testimonio de una relación indisoluble entre la cultura raizal y el mar y, por ende, **cualquier daño sobre el mar redunda en un daño contra la raizalidad.**

La presión del turismo y la intensidad de la migración –regular e irregular– han alterado la demografía y ha puesto en peligro algunas tradiciones culturales. Como reseña Meisel Roca, elementos centrales de la cultura raizal en el Archipiélago como la cultura del coco y el ejercicio de la pesca artesanal fueron perdiendo competitividad justamente por los cambios sociales y culturales relacionado con la reconfiguración demográfica de las islas, que algunos han nombrado como la continentalización.⁸¹ Se estima que hoy menos del 50% de residentes en el Archipiélago se identifican como raizales. Sin embargo, es evidente el rol que ha tenido la migración a través y hacia San Andrés, pues mientras allí el 47% de la población sigue siendo raizal, en Providencia y Santa Catalina (que no están dentro de rutas migratorias ni expuestas al turismo masivo) más del 90% de habitantes son raizales.⁸²

⁸¹ Meisel Roca, «La continentalización de la isla de San Andrés, Colombia: 1953-2003»

⁸² DANE, «ENHHAB».

El Caribe como enclave migratorio

La irregularidad de algunas rutas migratorias en el Caribe no es nueva. Ya en el 2017 la Organización Internacional para las Migraciones (OIM) alertaba sobre al menos tres dinámicas migratorias irregulares dentro de la región:

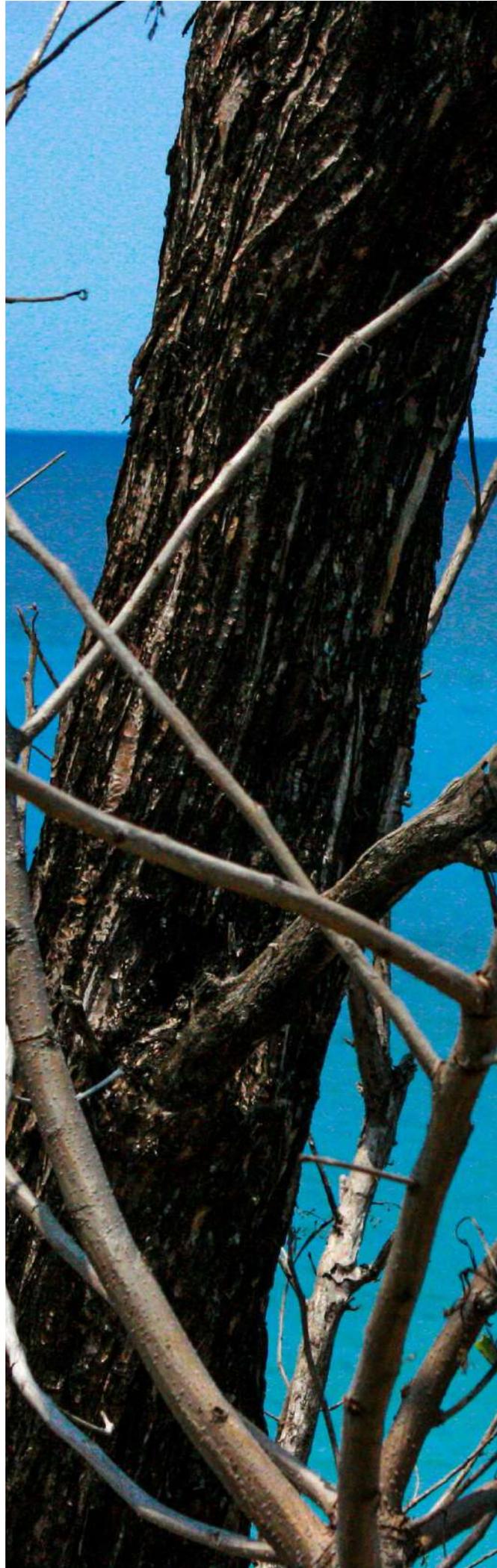
- Región de tránsito para sudamericanos y, cada vez en mayor medida, africanos y asiáticos.
- Migración irregular intrarregional hacia países más ricos.
- Migración irregular desde el Caribe hacia Estados Unidos.⁸³

La persistencia de rutas irregulares de migración y tráfico de personas puede afectar las culturas ambientales que han confeccionado los pueblos originarios con el territorio o el maritorio objeto de este tránsito. **La cultura marítima creole/raizal es frágil y requiere de una especial protección en tanto guarda un vínculo directo con ecosistemas transfronterizos expuestos sistemáticamente a transformaciones en el uso, aprovechamiento y control por parte de los Estados.** Mow señala cómo la reproducción cultural del pueblo Raizal, no puede darse al margen de una relación con el territorio y con el mar: “No es en el espacio, sino en el territorio donde adquieren sentido el espacio simbólico y político de sus identidades”.⁸⁴

Teniendo en cuenta lo anterior, se pueden identificar al menos tres maneras en que afecta al pueblo Raizal la existencia de una ruta migratoria irregular a través su maritorio:

⁸³ International Organization for Migration, «Migration in the Caribbean».

⁸⁴ Mow, «Colombia insular».



La militarización como quiebre en la relación humano/biosfera

La migración irregular, entre otros motivos, puede incidir considerablemente en dinámicas de militarización de regiones con presencia de pueblos originarios. **La mezcla de factores entre la criminalidad involucrada en el traslado irregular de migrantes y la tensión fronteriza entre dos Estados (como es el caso entre Colombia y Nicaragua) puede ser usado como argumento para desplegar planes de militarización a través de retóricas de ‘vigilancia’ y ‘soberanía’.** Sin embargo, puede afectar gravemente la relación entre el pueblo Raizal y el mar por, al menos, tres razones:

1. **Control sobre la navegación y jornadas de pesca por parte de la fuerza pública.**
2. **Cambios en pautas y formas de relacionamiento marítimo por la presencia de la fuerza pública.**
3. **Dinámicas de aculturación prevaleciente por cuenta del despliegue de bases militares y efectivos no-nativos en un territorio étnico con una estructura demográfica en crisis.⁸⁵**

La isla de San Andrés es un territorio militarizado debido, entre otras, a una visión geoestratégica que el Estado colombiano ha desplegado sobre la frontera en el mar Caribe.⁸⁶ Además, décadas atrás la presencia de rutas del narcotráfico fue un ingrediente central en la narrativa que logró justificar la imposición de una soberanía militarizada en el Archipiélago con conocidos efectos nocivos sobre el pueblo Raizal. Ahora, la ruta San Andrés-Nicaragua y la ‘cuestión migratoria’ se presenta para los raizales y la Reserva de Biosfera Seaflower como un nuevo reto ante el endurecimiento de las fronteras y el **reforzamiento militar para el control que ha ejercido el Estado colombiano sobre las islas afectando su relación con las costas nicaragüenses.**

⁸⁵ ONU, «Impacto de La Militarización En Los Derechos de Los Pueblos Indígenas».

⁸⁶ Manaut, «Centroamérica».

Impactos en la economía tradicional

En una investigación realizada en julio del año 2023, el portal periodístico ‘Vorágine’ reseñó los cambios que la migración irregular por el Darién panameño había impuesto a la vida productiva de algunas comunidades del pueblo Emberá-Wounaan. Las bonanzas económicas transitorias asociadas a las rutas de migración irregular pueden llegar a modificar dramáticamente la vida productiva de comunidades locales cuyo sustento está directamente relacionado con el tejido social y ambiental construido en torno a un territorio. **La renuncia a prácticas de pesca y agricultura aparece como uno de los fenómenos más comunes que tienen estas rutas irregulares sobre pueblos indígenas y comunidades rurales.** También se presentan altas tasas de deserción escolar para ‘aprovechar’ las rentas de la migración irregular desde edades tempranas. Como factor adicional se pueden presentar rupturas de la estructura social étnica y un desconocimiento de los liderazgos comunitarios causado por la instrumentalización de grupos criminales del conocimiento ancestral del territorio sujeto del tránsito irregular de migrantes.⁸⁷

Para el caso del Archipiélago aún existen vacíos de información sobre los cambios inducidos en las actividades económicas de los raizales, entre otras, por el carácter

⁸⁷ «Bajo Chiquito, el pueblo selvático que la migración transformó».





fluctuante de esta ruta marítima. Es decir, el flujo de migrantes por las aguas de Seaflower todavía no presenta un ritmo constante y, por ende, las configuraciones de la vida social isleña alrededor de esta ruta siguen siendo difusas. Sin embargo, cuando se agregan los efectos del tráfico de embarcaciones irregulares y la indefinición fronteriza entre Colombia y Nicaragua, son varias las afectaciones que se pueden causar a la actividad de la pesca artesanal, que incluyen posibles accidentes en altamar por las altas velocidades de las embarcaciones con migrantes, o intimidaciones por cuenta de actores criminales relacionados con este tráfico irregular de personas. **Estas situaciones pueden eventualmente desincentivar el ejercicio de la pesca en algunas zonas marítimas o ciertos horarios.** Además, las rentas generadas ilegalmente por esta ruta pueden redundar en incentivos para la deserción escolar pues, aunque el Archipiélago presenta una de las tasas más bajas de deserción en la región Caribe, siguen presentándose casos de jóvenes entre 14 y 16 años que deben aportar económicamente en su familia.⁸⁸ Finalmente, el involucramiento de funcionarios públicos raizales y no raizales en el negocio deslegitima un sistema de control y circulación concebido con el objetivo de preservar la raizalidad en el territorio insular.

⁸⁸ Universidad del Norte, «En el Caribe más de 120 mil estudiantes desertan del sistema escolar».

Superposición turismo-migración

Las posadas nativas fueron concebidas como una forma de incluir a la arquitectura y la cultura raizal en la oferta de hospedaje en el Archipiélago. Según García Corredor, el modelo de las posadas nativas, además de crear un marco para la redistribución de los ingresos del sector turístico en las familias raizales, promueve que los turistas conozcan más acerca del *kriol*, la gastronomía típica, la historia y las costumbres del pueblo Raizal.⁸⁹ Por esta razón, una de las afectaciones a la etnicidad raizal causadas por la migración transitoria e irregular es el involucramiento de algunas posadas nativas en la cadena logística de la ruta, que se ha registrado particularmente en el sector de La Loma y San Luis.⁹⁰

La diferencia de precios entre las posadas nativas y los hoteles convencionales ha sido un aliante para que redes asociadas al tráfico de migrantes se apoyen en este modelo de hospedaje.

Por otro lado, el muelle de lancheros de Cotton Cay, administrado por la Autoridad Raizal desde el 2021 y el único autorizado para el embarque de turistas en la isla, también está siendo utilizado como

⁸⁹ García Corredor, «Eyewatta Las claves de la alteridad».

⁹⁰ Oquendo, «Selva o mar, la encrucijada de los migrantes venezolanos».





punto de inicio de la ruta hacia Nicaragua. Este muelle, al igual que las posadas, es una de las formas con que la población local puede participar económicamente en el sector turístico. Sin embargo, entre los riesgos latentes asociados a la ruta migratoria, está la posibilidad de que este muelle y algunos sitios de la línea costera –con y sin playa– que tradicionalmente han operado como puntos de embarque con fines turísticos o pesqueros se conviertan en áreas de disputa con las redes ilegales que están involucradas en el transporte irregular de personas hacia Centroamérica.

Este tipo de situaciones no sólo deslegitiman la inclusión de organizaciones de base raizal en la administración de bienes asociados a la operación turística, **sino que se suman a una serie de fenómenos tendientes a la ruptura de la territorialidad nativa por la influencia de actividades ilícitas que configuran las relaciones tradicionales que ha tenido la población local con ciertos sitios de la isla.**

El solapamiento entre el turismo en San Andrés y los flujos de migración irregular parece no tener soluciones muy claras. **El negocio de tráfico ilegal de personas ha encontrado distintas maneras de instrumentalizar la cultura marítima y las capacidades turísticas desarrolladas por el pueblo raizal.** Es importante que los controles y la vigilancia que ejercen las autoridades eviten reproducir marcos estigmatizantes que profundicen la exclusión de los raizales en la operación de servicios turísticos.



Conclusiones



Los ecosistemas y habitantes del archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina se encuentran expuestos a los efectos de una ruta de migración irregular que toma fuerza en virtud de dinámicas regionales y globales, cuyos efectos se expresan particularmente en un ritmo creciente de migración irregular con destino a Norteamérica. **Esta investigación ha encontrado que la ruta marítima San Andrés-Nicaragua está directamente determinada por las dinámicas de oferta y demanda de otra ruta del tapón del Darién en la frontera entre Colombia y Panamá.** Es por esto, entre otras razones, que la narrativa predominante en los medios de comunicación al referirse a esta ruta marítima insiste en compararla con la ruta del Darién para bautizarla como ‘VIP’, ‘ruta alterna’, entre otras.

Esta aparente co-dependencia con otra ruta puede permitir cierta planeación de olas de migrantes como resultado de modificaciones logísticas en el corredor migratorio continental. Por ejemplo, **ante la nueva política del gobierno panameño sobre el cierre y la militarización de la frontera del Darién, se prevé que la ruta marítima a través de la Reserva de Biosfera Seaflower puede tener nuevos picos sin precedentes**, modificando sus precios y aumentando el riesgo para los migrantes y la población isleña.

A pesar de la falta de información al respecto, es posible afirmar que esta ruta encuentra su base en tres elementos centrales: **una supuesta facilidad logística y mayor seguridad** (frente a otras rutas) reforzada por el cubrimiento mediático, **vacíos institucionales** y fallas en la misionalidad de Armada y la OCCRE, y la **dependencia económica del turismo masivo** que tiene la isla de San Andrés y que dificulta la identificación y seguimiento de migrantes que buscan salir irregularmente de la isla.

La dinámica de esta ruta es fluctuante debido, al menos, a cuatro razones.

Oferta de la ruta:

La disponibilidad de embarcaciones y capitanes (o pescadores) dispuestos a entrar en la cadena logística de una ruta promocionada y que da rentas a grupos criminales.

Los cambios en las condiciones meteorológicas en la segunda mitad del año en el Caribe Suroccidental.

Demanda de la ruta:

Respecto a la demanda, las fluctuaciones pueden variar principalmente debido a los precios asociados a los trayectos aéreos necesarios desde el continente.

Alteraciones operativas y humanitarias en rutas alternas como el Darién asociadas a cierres de la frontera, ocurrencia de hechos violentos, desapariciones (que al ser registradas en prensa impactan en la demanda y repotencian rutas presentadas como VIP).

La ruta marítima San Andrés-Nicaragua no debe ser bautizada como 'ruta VIP' por dos razones fundamentales. **Primero**, este marco discursivo puede incentivar el negocio de la migración irregular y fungir como publicidad para estructuras ilícitas que controlan el negocio. **Segundo**, no es VIP porque en medio existe un alto riesgo de perder la vida por naufragios, abandonos en cayos, expulsiones de embarcaciones, entre otras. Si bien **ninguna migración irregular en el mundo sucede en condiciones que puedan denominarse 'VIP'**, mucho menos cuando las supuestas facilidades de una ruta frente a otra pueden incidir en el empeoramiento de la calidad de vida en los territorios de tránsito y generar efectos negativos sobre pueblos étnicos y ecosistemas frágiles. Aunque este término ha sido principalmente acuñado por una parte de la prensa, es preocupante que institucio-

⁹¹ Procuraduría general de la Nación, «Procuradora alerta nueva ruta "VIP" de migración irregular por San Andrés».





nes como la Procuraduría General de la Nación también denominen esta ruta como ‘VIP’ en las alertas que han emitido al respecto.⁹¹

Algunos operativos realizados por las autoridades colombianas dan cuenta del involucramiento de estructuras criminales continentales en el tráfico de migrantes por el mar Caribe. Hasta en cuatro ciudades en simultáneo han debido efectuarse capturas contra personas relacionadas con la venta y funcionamiento de la ruta marítima entre el Archipiélago y Centroamérica. Los operativos de la fuerza pública colombiana indican que está presentándose un solapamiento entre estructuras continentales (el corredor del Darién es controlado por grupos paramilitares), criminalidad de base insular, funcionarios públicos, y operadores turísticos locales. La participación de estos últimos suele ser ocasional como facilitadores logísticos para el hospedaje y el traslado en embarcaciones no-acondicionadas.

El funcionamiento de la ruta está condicionado por el mercado aéreo hacia el Archipiélago desde el continente. En el primer semestre del año 2023 se presentó la salida del mercado de dos aerolíneas que lideraban la operación de vuelos de bajo costo hacia las islas. Esto no redujo el flujo de pasajeros que llegan a San Andrés con intenciones de embarcarse hacia Nicaragua, pero sí significó aumentos en los ‘paquetes promocionales’ con que se suele vender esta ruta, que oscilan entre los 1500 y los 5000 dólares y pocas veces se incluye el transporte aéreo hacia el territorio insular. **El lanzamiento de nuevas frecuencias aéreas de bajo costo operadas por la aerolínea Jet Smart puede tener un impacto directo en las dinámicas de esta ruta que deben ser identificados a profundidad.**

Finalmente, esta investigación ha logrado establecer al menos dos ejes en los que se pueden estar registrando las mayores afectaciones por la operación y fortalecimiento de esta ruta marítima de migración irregular.

1. En materia ambiental, un corredor migratorio irregular abierto puede retroalimentar el estrés hídrico y la crisis ecológica sistémica que vive el Archipiélago desde hace varias décadas por cuenta de la sobrepoblación y la superación de la capacidad de carga de la isla de San Andrés. **Diferentes situaciones y contratiempos en la intención de transportarse por vía marítima hacia Nicaragua desembocan en la permanencia irregular de más personas en este territorio.** También el uso de algunos cayos que integran la Reserva de Biosfera Seaflower como sitios de transbordo puede generar concentraciones de desechos y residuos que, al no tener una rápida y adecuada disposición por parte de las autoridades, llegan al mar y se convierten en amenazas para varias especies marinas. Sin embargo, es absolutamente marginal este impacto frente a las afectaciones ambientales del turismo masivo o la pesca industrial. **No hay evidencia para señalar a los migrantes como actores de impacto ambiental en el Caribe y estas afirmaciones sólo aportan a discursos estigmatizantes.**

2. El pueblo Raizal también enfrenta amenazas debido a la extensión de esta ruta migratoria irregular a través de su territorio y maritorio. **La militarización del Archipiélago ha sido multicausal y ha afectado sistemáticamente la territorialidad y la cultura marí-**

tima raizal, además de ser un factor en la tensión fronteriza entre Colombia y Nicaragua en medio del Caribe Suroccidental, impactando negativamente en la histórica familiaridad étnica de los raizales con los creoles del caribe nicaragüense.⁹² **Algunas actividades económicas tradicionales como la pesca artesanal y la oferta turística de las posadas nativas se encuentran en un alto riesgo al ser instrumentalizadas por las redes de tráfico de migrantes.** Además, se presenta una superposición entre la cadena logística de la migración irregular y la operación turística, desatando tensiones en el uso de algunas zonas de costa y modifica las relaciones tradicionales del pueblo Raizal con ciertas áreas de la isla y el mar.

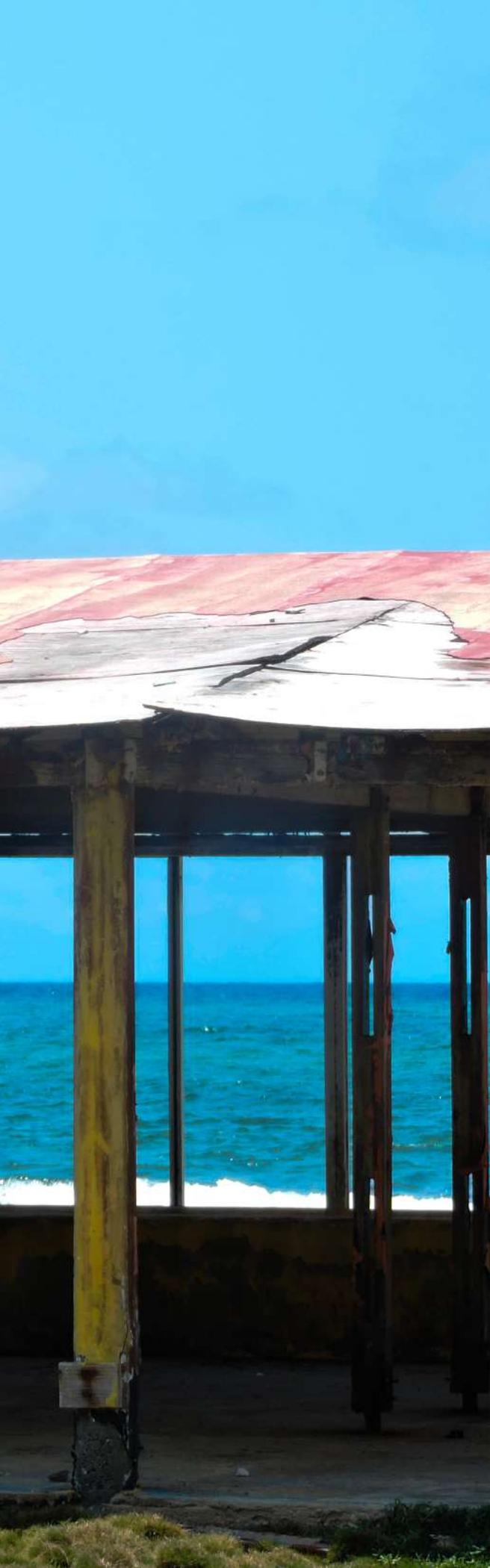
La mitigación de los efectos de esta ruta marítima irregular debe incluirse en una estrategia que considere la reubicación voluntaria y el regreso al continente de una parte de la población asentada en las islas, a la par que se crean las bases para un nuevo modelo turístico, cuyos principios sean el reconocimiento del Archipiélago como territorio/maritorio ancestral y el cuidado del patrimonio ambiental en la Reserva de Biosfera Seaflower.

En el 2024, a corte del 10 de agosto, la Armada ha realizado ocho (8) operativos de interceptación de embarcaciones que iban rumbo a Nicaragua y se han rescatado 173 migrantes.

⁹² Valencia Peña, «Narcotráfico y seguridad en el corredor Caribe centroamericano: el caso de San Andrés y Providencia (Colombia) y Bluefields (Nicaragua)».

Recomendaciones:





1. **La cooperación entre autoridades locales, nacionales e internacionales debe ser vista como algo más que la sincronía militar en materia de seguridad y vigilancia en el medio marítimo.** En buena medida la falta de información respecto a este fenómeno responde a la ausencia de canales de comunicación entre países para hacer un monitoreo y una atención con enfoque humanitario de las diferentes formas de vulnerabilidad a las que se enfrentan los migrantes que toman esta ruta marítima irregular. La ayuda y asesoramiento del sector humanitario internacional debe ser contemplado para el mejoramiento de las capacidades institucionales en los puntos más transitados de la ruta.
2. **Desarrollar y probar modelos de gestión sostenible que integren la preservación ambiental y la acogida de migrantes para asegurar que los asentamientos no afecten las zonas ambientalmente sensibles.** Es importante que la política pública que atienda el problema de sobrepoblación en la isla de San Andrés contemple la restauración de ecosistemas degradados por los asentamientos no convencionales, a la par que incluya la puesta en marcha de un modelo que integre vigilancia, atención humanitaria y conservación ecológica ajustado a las características del tránsito de migrantes.
3. **Es importante que las personas migrantes conozcan los posibles riesgos asociados a tomar esta ruta marítima:** dónde y cómo obtener asistencia y cómo informar a las autoridades, organizaciones internacionales y de la sociedad civil en caso de tener alguna emergencia. Así mismo, las autoridades de toda la región deben encontrar los canales adecuados para establecer una comunicación libre de hostilidades con las personas migrantes e identificar sus necesidades y capacidades. Los Estados, los gremios económicos, las organizaciones internacionales y la sociedad civil, deben abordar las barreras lingüísticas, culturales y de otro tipo que puedan ser obstáculo para atender a la variedad de nacionalidades de las que se tiene registro que transitan por esta ruta.
4. **Evaluar los contextos nacionales e internacionales que puedan significar un aumento en el fenómeno, como el reciente cierre de fronteras**

entre Colombia y Panamá en la Selva del Darién. Esto implica, por ejemplo, poner en marcha estrategias de diplomacia subnacional con el objetivo de mantener corredores humanitarios y políticas de atención y no devolución de las personas que migran en estas condiciones.

5. **La complementariedad institucional es fundamental para evitar doblar esfuerzos o dejar aristas de este fenómeno sin atender.** Las aerolíneas deben hacer parte de las mesas de seguimiento a esta problemática, en donde también participe la OCCRE, Migración Colombia, la Armada, Cancillería y sus homólogos en los países vecinos en el Caribe. Estos espacios de seguimiento deben ser permanentes y podrían actuar como la instancia que evalúe cambios en algunas estrategias, nuevos canales de implementación y mecanismos para la atención a los migrantes desde sus sitios de origen en el continente.
6. **La instalación de la mesa de diálogos entre Colombia y Nicaragua, en seguimiento al litigio internacional de La Haya, es urgente para descongelar la cooperación institucional entre ambos países respecto a la situación migratoria.** La labor de estos gobiernos no debe enfocarse en detener el flujo de migrantes que involucra directamente aguas en jurisdicción de ambos países, sino en abrir canales a nivel regional y, eventualmente, actuar en conjunto para atender las razones estructurales de estas olas de migración irregular. Por ejemplo, la política de cierre de frontera de Panamá en la selva del Darién puede ser discutida y contrarrestada si otros países de la región (como Nicaragua) se involucran en un diálogo de alto nivel que atienda a los efectos humanitarios, ambientales y culturales de este tipo de políticas.
7. **Son urgentes políticas locales, nacionales y regionales que busquen contrarrestar la deshumanización creciente de la que son objeto los migrantes a través de esta ruta.** La aplicación del principio de no-devolución debe complementarse con estrategias educativas que busquen sensibilizar a los territorios receptores y de tránsito sobre las razones que llevan a miles de personas a migrar a través de rutas irregulares en el Caribe y los

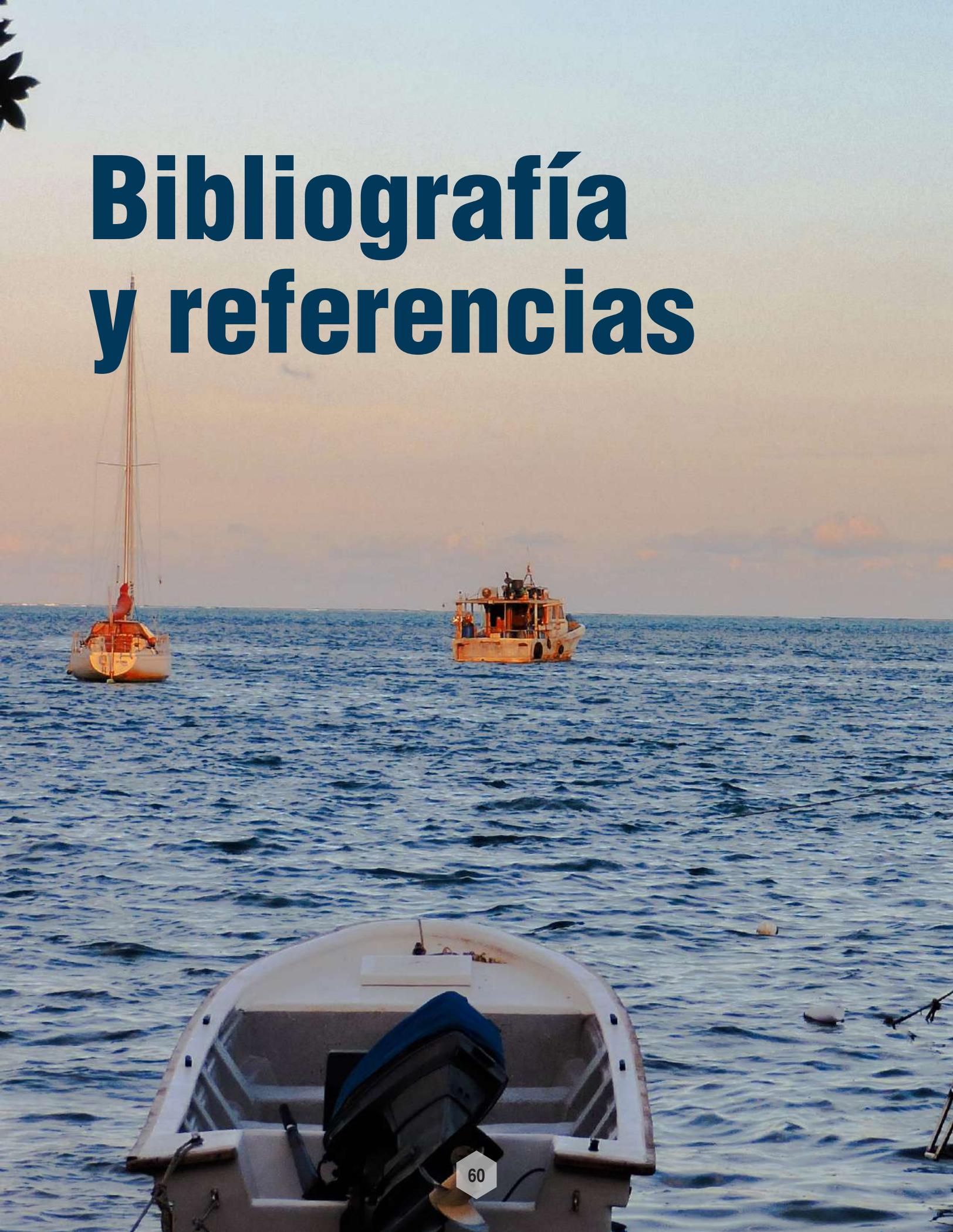




esfuerzos que desde la sociedad civil se pueden desplegar de acogida, atención y no estigmatización de la población migrante. Esto incluye eliminar apodos, prácticas de perfilamiento o distintos tipos de violencia simbólica y deshumanizante contra las personas en tránsito.

8. **Es necesario que los Estados, con ayuda de los Organismos Internacionales, avancen en la construcción de herramientas en materia migratoria dentro del Derecho Internacional Público y dentro de las leyes de cada país.** Esta ruta representa nuevos retos que requieren mecanismos innovadores en materia jurídica y legislativa que vayan más allá de la categoría de refugiados, y en donde se generen responsabilidades serias y amplias en diferentes escalas de gobierno con miras a la protección de los migrantes y sus derechos.
9. **El reconocimiento del carácter étnico y ancestral del Caribe Suroccidental es condición fundamental para que los efectos sociales y ambientales de esta ruta irregular no se agreguen a problemas como la sobrepoblación, la turistificación del territorio o la aculturación de origen continental.** El Archipiélago podrá abordar integralmente los retos del fenómeno migratorio si los ve desde una perspectiva panorámica y reconociendo que las estrategias de atención y monitoreo de la migración deben tener una implementación particular, específicamente cuando nos referimos al territorio y maritorio de pueblos originarios. Esto incluye la revisión de las dinámicas de militarización en estas aguas y la posibilidad de ajustar un modelo de vigilancia en la ruta marítima desde una perspectiva humanitaria, que no actúe en contra de los lazos históricos y culturales del pueblo Raizal con las costas centroamericanas.

Bibliografía y referencias





ACNUDH. «Migración y derechos humanos». Oficina del Alto Comisionado para los derechos humanos de las Naciones Unidas, s. f. <https://www.ohchr.org/es/migration>.

Agencia EFE. «Rescatan a 25 migrantes venezolanos, ecuatorianos y colombianos en el mar Caribe», 20 de diciembre de 2023. <https://www.laestrella.com.pa/mundo/america/rescatan-a-25-migrantes-venezolanos-ecuatorianos-y-colombianos-en-el-mar-caribe-Y15659818>.

Agencia EFE. «Rescatan a 30 migrantes al naufragar en el Caribe de Nicaragua», 12 de 2023. <https://www.elheraldo.co/mundo/rescatan-30-migrantes-en-el-caribe-de-nicaragua-1057703>.

Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados. «Acceso al territorio y principio de no devolución». Emergency Handbook, 11 de diciembre de 2023. <https://emergency.unhcr.org/es/protection/marco-jur%C3%ADdico/acceso-al-territorio-y-principio-de-no-devoluci%C3%B3n#:~:text=De%20acuerdo%20con%20el%20principio,otra%20forma%20grave%20de%20perjuicio>.

Álvarez, Camilo, y Liz Castrellón. «Jefe de la Armada colombiana advierte sobre “nueva ruta de migración de San Andrés a Nicaragua”». Voz de América (blog), 17 de febrero de 2023. <https://www.vozdeamerica.com/a/migracion-san-andres-nicaragua-incrementado-/6966945.html>.

Armada de Colombia. «Armada de Colombia rescata 55 migrantes en San Andrés», 11 de 2023. <https://www.armada.mil.co/es/content/armada-colombia-rescata-55-migrantes-en-san-andres>.

Armada Nacional. «Rescatados 14 migrantes venezolanos abandonados en el mar», 21 de noviembre de 2023. <https://www.armada.mil.co/es/content/rescatados-14-migrantes-venezolanos-abandonados-en-mar>.

Benito, Luis. «Migrantes fueron robados y abandonados en cayo de San Andrés». Infobae (blog), 27 de marzo de 2023. <https://www.infobae.com/colombia/2023/03/27/migrantes-fueron-robados-y-abandonados-en-cayo-de-san-andres/>.

Blu Radio. «Tráfico de migrantes: este año van 67 extranjeros rescatados en el archi-

piélago de San Andrés.», 2022. <https://www.bluradio.com/blu360/caribe/trafico-de-migrantes-este-ano-van-67-extranjeros-rescatados-en-el-archipiélago-de-san-andres-rg10>.

Blu Radio. «Tráfico de migrantes: sorprenden a 118 migrantes viajando de manera ilegal desde San Andrés Islas», 2022. <https://www.bluradio.com/blu360/caribe/trafico-de-migrantes-sorprenden-a-118-migrantes-viajando-de-manera-ilegal-desde-san-andres-islas-rg10>.

Buitrago, Maicol. «Las huellas de los balseros de San Andrés: el archipiélago es la nueva ruta migratoria | Red+ Noticias Colombia». RedMas Noticias (blog), 18 de abril de 2023. <https://redmas.com.co/colombia/Detectan-ruta-VIP-para-migrantes-irregulares-que-salen-en-barcazas-desde-San-Andres-20230418-0042.html>.

Canal 1. «Rescatan a 36 migrantes que esperaban una embarcación ilegal en el archipiélago de San Andrés», 2022. <https://canal1.com.co/noticias/nacional/rescatan-a-36-migrantes-esperando-una-embarcacion-ilegal-en-el-archipiélago-de-san-andres/>.

Castelló Roselló, Vicente. «Las migraciones desde una perspectiva histórica». Revista de treball, economia i societat, n.o49 (2008): 9-13.

Cibercuba. «Detenidos cuatro cubanos por intentar entrar ilegalmente en la isla de San Andrés, Colombia», s. f. <https://www.cibercuba.com/noticias/2019-03-04-u157374-e157374-s27061-detenidos-cuatro-cubanos-intentar-entrar-ilegalmente-isla>.

Corte Constitucional de Colombia. «Sentencia C-530 de 1993», 1993. <https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/1993/c-530-93.htm>.

DANE. «Encuesta de Hábitat y usos socioeconómicos». Boletín. San Andrés Isla: Departamento Administrativo Nacional de Estadística, 2020. <https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/socioeconomicos-san-andres/documentos/29-dic-2020-ENHAB-boletin-tecnico.pdf>.

DANE. «San Andrés, Providencia y Santa Catalina», 2020. <https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/planes-desarrollo-territo->

rial/070220-Info-Gobernacion-San-Andres.pdf.

Daniela Beltrán. «Más de 20 migrantes fueron rescatados en una embarcación en San Andrés», 22 de octubre de 2023. <https://www.infobae.com/colombia/2023/10/22/mas-de-20-migrantes-fueron-rescatados-en-una-embarcacion-en-san-andres/>.

Daniela Osorio. «Ruta mortal: buscan a 38 migrantes que desaparecieron en San Andrés; esta es la historia», 5 de diciembre de 2023. <https://www.elcolombiano.com/colombia/que-esta-pasando-con-los-migrantes-en-san-andres-HE23275255>.

Dekker, Rianne, Godfried Engbersen, Jeanine Klaver, y Hanna Vonk. «Smart Refugees: How Syrian Asylum Migrants Use Social Media Information in Migration Decision-Making». *Social Media and Society* 4, n.o 1 (2018). <https://doi.org/10.1177/2056305118764439>.

Echeverri Zuluaga, Jonathan, Juan Thomas Ordóñez, Jorge Raúl Álvarez Posada, Nicolás Henao Bard, Jonathan Echeverri Zuluaga, Juan Thomas Ordóñez, Jorge Raúl Álvarez Posada, y Nicolás Henao Bard. «Reflexiones sobre la construcción del tráfico de migrantes en Colombia a partir del caso de Urabá». *Secuencia*, n.o 116 (agosto de 2023). <https://doi.org/10.18234/secuencia.v0i116.2077>.

El Espectador. «Encuentran en San Andrés a 26 migrantes que iban en una embarcación a Centroamérica». *El Espectador* (blog), 9 de abril de 2023. <https://www.elespectador.com/colombia/mas-regiones/encuentran-en-san-andres-a-26-migrantes-que-iban-en-una-embarcacion-a-centroamerica/>.

El Nacional. «Evitar el Darién por mar, otra peligrosa ruta para venezolanos que buscan migrar a EE UU.», 2022. <https://www.elnacional.com/mundo/evitardariénmar-otra-peligrosa-ruta-para-venezolanos-que-buscan-migrar-a-ee-uu/>.

El Pitazo. «Ruta de San Andrés: ¿cuánto pagan los venezolanos para evitar el Darién?», 2022. <https://elpitazo.net/migracion/ruta-de-san-andres-cuanto-pagan-los-venezolanos-para-evitar-el-darién/>.

Flórez, Liana. «Armada rescata a 17 mi-

grantes asiáticos en San Andrés». *Radio Nacional de Colombia* (blog), 17 de mayo de 2023. <https://www.radionacional.co/noticias-colombia/rescatan-17-migrantes-asiaticos-en-san-andres>.

Flórez, Liana. «La Procuraduría alertó sobre el impacto ambiental que sufre cayo Pescador, en San Andrés». Accedido 7 de abril de 2024. <https://www.radionacional.co/noticias-colombia/san-andres-impacto-ambiental-cayo-pescador-por-migrantes>.

García Corredor, Laura. «Eyewatta. Las claves de la alteridad: prácticas y políticas culturales en San Andrés Islas». *Universidad Federal Do Rio Grande Do Sul*, 2018. <https://lume.ufrgs.br/handle/10183/193086>.

Gobernación del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina. «La Historia del Archipiélago», s. f. https://www.sanan-dres.gov.co/index.php?option=com_content&view=article&id=115&Itemid=137#:~:text=El%2023%20de%20junio%20de,Provincia%20de%20Cartagena%20en%201822.

Górski, Marek. «Migrations and the environment – selected legal aspects». *Studia Prawnicze KUL*, n.o 4 (16 de diciembre de 2021): 61-71. <https://doi.org/10.31743/sp.12693>.

Grant Evans. «Internal Colonialism in the Central Highlands of Vietnam», 1992. <http://www.jstor.org/stable/41056853>.

Hernández Sampieri, Roberto, Carlos Fernández Callado, y Pilar Baptista Lucio. *Metodología de la investigación*. McGRAW-HILL/ INTERAMERICANA EDITORES S.A. DE C.V. Quinta edición. México D.F.: McGRAW HILL Educación, 2010.

Hinsch, Martin, y Jakub Bijak. «The Effects of Information on the Formation of Migration Routes and the Dynamics of Migration». *Artificial Life* 29, n.o 1 (2023): 3-20. https://doi.org/10.1162/artl_a_00388.

Hugo, Graeme. *Migration, Development and Environment*. IOM Migration Research Series. UN, 2008. <https://doi.org/10.18356/7722fb75-en>.

Intergovernmental Panel On Climate Change (Ippc). *Climate Change 2022 – Impacts,*

Adaptation and Vulnerability: Working Group II Contribution to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change. 1.a ed. Cambridge University Press, 2023. <https://doi.org/10.1017/9781009325844>.

International Organization for Migration. «Migration in the Caribbean: Current trends, opportunities and challenges». San José: IOM, 2017.

IPBES. «The regional assessment report on Biodiversity and Ecosystem Services for the Americas.», 2018. https://files.ipbes.net/ipbes-web-prod-public-files/spm_americas_2018_digital.pdf.

James Cruz, Johannie Lucía, y Diego Javier Barrios Torrejano. «Valoración del uso del agua en la isla de San Andrés: turistas, hoteles y viviendas turísticas». PASOS. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural 18, n.o 2 (2020): 293-308. <https://doi.org/10.25145/j.pasos.2020.18.020>.

Jules Ownby. «Detenidos cinco miembros de la Armada y 19 civiles por tráfico de migrantes», 12 de 2023. <https://elpais.com/america-colombia/2023-12-05/detenidos-cinco-miembros-de-la-armada-y-19-civiles-por-trafico-de-migrantes.html>.

La Otra Versión. «¡San Andrés! Migrantes venezolanos desaparecidos en rutas de Altamar», 14 de diciembre de 2023. <https://laotraversion.com/internacionales/san-andres-migrantes-venezolanos-desaparecidos-en-rutas-de-altamar/>.

La Voz de América. «Desaparecen 13 venezolanos en aguas del Caribe mientras intentaban llegar a una isla en Nicaragua», 2022. <https://www.vozdeamerica.com/a/venezolanos-desaparecidos-en-aguas-del-caribe-mientras-intentaban-llegar-a-una-isla-en-nicaragua/6798682.html>.

La Voz de América. «La conocida ruta de migrantes por la isla de San Andrés es tan “peligrosa” como el Darién», 2024. <https://www.vozdeamerica.com/a/la-conocida-ruta-vip-migrantes-san-andres-peligrosa-el-darien-/7529925.html>.

Locke, Catherine, W. Neil Adger, y P. Mick Kelly. «Changing Places: Migration’s Social and

Environmental Consequences». *Environment: Science and Policy for Sustainable Development* 42, n.o 7 (septiembre de 2000): 24-35. <https://doi.org/10.1080/00139150009605748>.

Loera, Luis. «El sueño americano: una ilusión para valientes». *El Tiempo del Altiplano*, 24 de noviembre de 2022. <https://eltiempodelaltiplano.com/region-altiplano/sueno-americano-ilusion-para-valientes/>.

Manaut, Raúl Benítez. «Centroamérica: Geopolítica, Militarización y Crisis Humanitaria». *Comentario Internacional*, n.o15 (2015): 211-39.

Markiewicz-Stanny, Joanna, y Marta Szyniewicz-Stępień. «Irregular Migration and Its Impact on the Marine Environment: Legal Aspects». *Marine Policy* 144 (octubre de 2022): 105216. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2022.105216>.

Meisel Roca, Adolfo. «La continentalización de la isla de San Andrés, Colombia: 1953-2003». San Andrés Isla: Banco de la República, 2004. https://www.banrep.gov.co/sites/default/files/publicaciones/archivos/2005_septiembre.pdf.

Migración Colombia. «Migrantes Irregulares en Tránsito. Panorama en Colombia 2012-2024». Sistema de información para el monitoreo de fenómenos migratorios, 15 de febrero de 2024.

Mow, June Marie. «Colombia insular». En *Lecciones sobre el Gran Caribe*, editado por Academia diplomática de San Carlos, 69-79. Bogotá: Taller de Edición Rocca S.A., 2009.

Naciones Unidas. «Declaración Universal de los Derechos Humanos». s. f. <https://www.un.org/es/about-us/universal-declaration-of-human-rights>.

Nashelly Ocampo y Ana Alicia Peña. «Migración y medio ambiente. Una aproximación metodológica». *Ecología Política* (blog), 7 de junio de 2007. <https://www.ecologiapolitica.info/migracion-y-medio-ambiente-una-aproximacion-metodologica/>.

Neira, Santiago. «Arriesgar la vida para alcanzar el “sueño americano”: estas son las escandalosas cifras de personas que han cruzado el tapón del Darién en lo que va del año». *Infobae*, 1 de agosto de 2023. <https://www.infobae.com>.

com/colombia/2023/08/01/en-el-primer-semester-del-2023-ya-se-supero-el-numero-de-personas-que-cruzaron-la-selva-del-darién-durante-el-año-pasado/.

Noticias Caracol. «Embarcación que salió de San Andrés con 32 migrantes naufragó en Nicaragua: mujer y niña murieron», 12 de 2023. <https://www.noticiascaracol.com/mundo/embarcacion-que-salio-de-san-andres-con-32-migrantes-naufrago-en-nicaragua-mujer-y-nina-murieron-rg10>.

NTN24. «Interceptan embarcación con 15 migrantes venezolanos y rescatan a otros 15 en San Andrés». NTN24, 17 de marzo de 2023. <https://www.nten24.com/noticias-actualidad/interceptan-embarcacion-con-15-migrantes-venezolanos-y-rescatan-a-otros-15-en-san-andres-407902>.

Ocando, Gustavo. «Los 10 peligros de cruzar el Darién, el “infierno verde” de las Américas». Voz de América (blog), 19 de agosto de 2022. <https://www.vozdeamerica.com/a/los-10-peligros-de-cruzar-el-darién-el-infierno-verde-de-las-americas/6705004.html>.

OIM. «Términos Fundamentales sobre Migración». OIM - ONU Migración, s. f. <https://www.iom.int/es/terminos-fundamentales-sobre-migracion>.

ONU. «Impacto de La Militarización En Los Derechos de Los Pueblos Indígenas - Estudio Del Mecanismo de Expertos Sobre Los Derechos de Los Pueblos Indígenas (A/HRC/54/52)». Nueva York, 2023. <https://reliefweb.int/report/world/impacto-de-la-militarizacion-en-los-derechos-de-los-pueblos-indigenas-estudio-del-mecanismo-de-expertos-sobre-los-derechos-de-los-pueblos-indigenas-ahrc5452>.

Ortín, María Isabel. «Cayó banda que movía a migrantes irregulares a través de paquetes VIP por San Andrés». El Tiempo(blog), 20 de junio de 2023. <https://www.eltiempo.com/justicia/investigacion/cayo-banda-que-movia-a-migrantes-irregulares-a-traves-de-paquetes-vip-por-san-andres-779140>.

Paullier, Juan. «Costa Rica y Nicaragua se enfrentan por el creciente flujo de migrantes cubanos». BBC Mundo, 2015. <https://www.bbc.com/>

[mundo/noticias/2015/11/151115_costa_rica_cubanos_nicaragua_enfrentamiento_frontera_jp](https://www.bbc.com/mundo/noticias/2015/11/151115_costa_rica_cubanos_nicaragua_enfrentamiento_frontera_jp).

Procuraduría General de la Nación. «Alerta de la Procuraduría: en 10 meses han desaparecido 59 migrantes irregulares en aguas del Archipiélago de San Andrés», 18 de abril de 2023. <https://www.procuraduria.gov.co/Pages/alerta-procuraduria-10-meses-han-desaparecido-59-migrantes-irregulares-archipiélago-san-andres.aspx>.

Procuraduría General de la Nación. «Procuradora alerta nueva ruta “VIP” de migración irregular por San Andrés», 18 de abril de 2023. <https://www.procuraduria.gov.co/Pages/alerta-procuraduria-10-meses-han-desaparecido-59-migrantes-irregulares-archipiélago-san-andres.aspx>.

Radio Nacional. «Encuentran hundida la lancha que transportaba 24 migrantes irregulares en San Andrés», 2022. <https://www.radionacional.co/noticias-colombia/encuentran-hundida-la-lancha-que-transportaba-24-migrantes-irregulares-en-san>.

Rafa Perez. «Rescatan a cubanos abandonados por coyotes en una isla del Caribe.», 2018. <https://www.cibercuba.com/noticias/2018-10-22-u73624-e73624-s27061-rescatan-cubanos-abandonados-coyotes-isla-caribe>.

Ramírez, Leduan. «La migración y el origen. El punto donde todo comienza.» Demo Amlat, 2020. <https://demoamlat.com/la-migracion-y-el-origen-el-punto-donde-todo-comienza/>.

RCN Radio. «Descubren a 28 migrantes cubanos en el interior de una posada en San Andrés», 2016. <https://www.rcnradio.com/colombia/caribe/descubren-28-migrantes-cubanos-interior-una-posada-san-andres>.

Redacción W Radio. «Cayos Pescadores de San Andrés: el basurero del Caribe.», 2021. <https://www.wradio.com.co/noticias/regionales/cayos-pescadores-de-san-andres-el-basurero-del-caribe/20210930/nota/4168332.aspx>.

Richard, Joseph. «Raizales, Pueblo de Mar: su posesión y movilidad sobre el territorio insular, hoy Reserva de Biosfera Seaflower.», s. f. <https://www.observatorio.coralina.gov.co/>

index.php/es/component/k2/item/394-raizales-pueblo-de-mar-su-posesion-y-movilidad-ancestral-sobre-el-territorio-insular-hoy-reserva-de-biosfera-seaflower.

Rojas, Ingrid. «De Eritrea a EE.UU., pasando por Cuba, Ecuador, Nicaragua...» Especial para BBC Mundo, 2011. https://www.bbc.com/mundo/noticias/2011/06/110620_eritrea_colombia_inmigrantes_mr.

Ruiz Rojas, Paola Andrea. «Migración irregular por el mar: una amenaza tanto para los Estados como para la preservación de la vida humana en el mar». Ensayos sobre Estrategia Marítima 14 (31 de diciembre de 2021): 83-96. <https://doi.org/10.25062/2500-4735.2255>.

Universidad de La Laguna (España), Dirk Godenau, Daniel Buraschi, y Asociación Mosaico Canarias (España). «Las migraciones marítimas irregulares: las islas en la red de rutas». OBITen Observatorio de la inmigración de Tenerife, 2019. <https://doi.org/10.25145/r.obitfact.2019.03>.

UNODC. «Tráfico ilícito de migrantes: la dura búsqueda de una vida mejor.» Oficina de las Naciones Unidas contra la droga y el delito - UNODC, s. f. <https://www.unodc.org/toc/es/crimes/migrant-smuggling.html>.

Valencia Peña, Inge. «Narcotráfico y seguridad en el corredor Caribe centroamericano: el caso de San Andrés y Providencia (Colombia) y Bluefields (Nicaragua)». En La problemática del tráfico ilícito de drogas: impactos regionales y globales, editado por Hubert Gehring y Eduardo Pastrana Buelvas, 331-57. Bogotá: Editorial Pontificia Universidad Javeriana, 2018. <https://doi.org/10.11144/Javeriana.9789587813845>.

Vorágine. «Bajo Chiquito, el pueblo selvático que la migración transformó», 7 de julio de 2023. <https://voragine.co/informe/bajo-chiquito-el-pueblo-selvatico-que-la-migracion-transformo/>.



www.saltwatta.org