

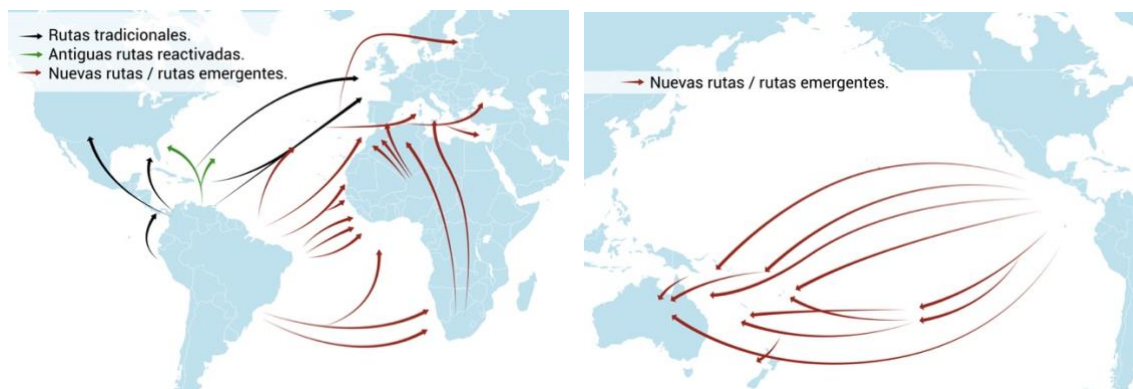
Noviembre, 2020

## Los Cambios Recientes en las Rutas del Tráfico de Cocaína

Las operaciones de interdicción contra el tráfico ilícito de drogas han empujado repetidamente a los traficantes a usar nuevas rutas, abriendo nuevas áreas a los efectos dañinos del tráfico y la producción. Este análisis discutirá las nuevas rutas claves y los impactos.

### Puntos clave

- Las operaciones de interdicción empujan los narcotraficantes a establecer nuevas rutas y adoptar estrategias y tecnologías más avanzadas.
- A medida que los traficantes se trasladan a nuevas áreas, traen consigo numerosos problemas de aplicación de la ley, corrupción y violencia a países que, en muchos casos, no tienen la capacidad ni los recursos para responder.



### Las Nuevas Rutas

Desde que Estados Unidos lideró una ofensiva contra las rutas de tráfico en Centroamérica y el Caribe occidental a principios de la década de 2000, los narcotraficantes han buscado nuevas rutas para hacer llegar la cocaína. Además, el aumento de las operaciones de interdicción ha llevado a los traficantes a utilizar métodos nuevos y más sofisticados. En la actualidad, la mayor parte de la cocaína que se trafica se transporta a bordo de buques portacontenedores.

### África Occidental y Norte

A principios de la década de 2000 surgió una ruta de tráfico de la cocaína a través de [África](#) occidental hacia Europa. Parece que la apertura de la nueva ruta fue una respuesta a las [operaciones de interdicción](#) implementadas por la Unión Europea. La zona se caracteriza por

una inestabilidad política y conflictos crónicos, lo que supone una [vulnerabilidad del territorio frente al crimen organizado](#).

La evidencia sugiere que la ruta se usa de manera intermitente, aunque ha habido una disminución significativa en las incautaciones de drogas desde 2008. Sin embargo, desde entonces, se han registrado picos intermitentes, incluidas capturas muy importantes en 2019 en [Guinea-Bissau](#) y [Cabo Verde](#). La gran parte de la cocaína que llega a la región se esconde en los flujos comerciales marítimos.

Se considera que los grupos latinoamericanos son responsables del movimiento de la cocaína, mientras que los grupos criminales locales en África brindan apoyo logístico. Sin embargo, hay evidencia que las redes locales han aumentado su control sobre el narcotráfico, gracias especialmente a las redes criminales nigerianas que son actores claves del tráfico de cocaína transcontinental entre Brasil y África.

Aunque parte de la droga sigue transitando por los países históricamente involucrados en el tráfico de cocaína (Liberia, Sierra Leone y Guinea-Bissau, Guinea, Cabo Verde), también se desviaron los flujos a países con grandes infraestructuras de transporte portuarios como Senegal, Ghana, Nigeria, Costa de Marfil, Togo, Benín y Nigeria. Luego, las numerosas conexiones aéreas comerciales entre África del Oeste y Europa facilitan el abastecimiento de la droga en el continente.

Las incautaciones en África del Norte (que representan el [69% del total de las incautaciones realizadas en África en 2016](#)) supone que la región se está consolidando como polo de tránsito hacia el mercado europeo primero, y en menor medida, el Medio Oriente. Recientemente se han registrado niveles de incautación récord en Argelia ([701 kg en el puerto de Oran en 2018](#)) y Marruecos ([2800 kilos](#) incautados a lo largo del año 2017). En Febrero de 2019, Cabo Verde registró la mayor captura de cocaína de su historia ([9.5 toneladas](#)), a bordo de un barco con destino a Marruecos.

## **Las Islas del Pacífico**

Durante décadas, el Pacífico ha sido una ruta de suministro de cocaína que llega a Australia desde Sudamérica y, a menudo, a través de Estados Unidos, Chile y Canadá. A medida que la demanda de cocaína en Oceanía ha crecido, también lo ha hecho el uso de la ruta, y las incautaciones han aumentado drásticamente en los últimos cinco años.

Recientemente se han registrado incautaciones en embarcaciones marítimas como cruceros comerciales, yates o veleros saliendo de América Latina (Colombia, Panamá y Ecuador en particular) que buscaban alcanzar las aguas territoriales y las playas de las Fiji, Vanuatu, Papua Nueva Guinea, Tonga, Nueva Caledonia y Polinesia Francesa. Después de haber transitado por las islas, la cocaína suele transportarse de nuevo hacia Australia, primer mercado de la zona oceánica, y Nueva Zelanda. Respecto a esto, el 26 de julio arrestaron una [avioneta con 500 kilos de cocaína](#) a bordo tras estrellarse al despegar en Papua Nueva Guinea con destino Australia.

Después de haberse casi cuadruplicado entre 2013 y 2017, el número de incautaciones en la frontera australiana disminuyó en 2018 para luego mantenerse en niveles estables en el último año. Al contrario, la cantidad de cocaína incautada en Nueva Zelanda pasó de 0,2kg en 2013 a 108 kg en 2017.

La dispersión de los flujos en el inmenso espacio marítimo dificulta el trabajo de investigación sobre las rutas de la zona. Se conoce la presencia de organizaciones criminales asiáticas muy activas en la región oceánica que se dedican al tráfico de metanfetamina hacia Australia. También existen redes australianas bastante sofisticadas que se encargan de la distribución de la droga y del lavado de dinero. Con el turismo masivo, se multiplicaron las conexiones aéreas comerciales entre América del sur, Oceanía y Asia del sureste, y se intensificaron los vuelos con avionetas privadas dentro del espacio marítimo que abarca una multitud de islas.

## **Los Balcanes**

La región de los Balcanes ofrece un contexto propicio al desarrollo de las actividades criminales. Los grupos locales han podido aprovechar métodos bien establecidos de tráfico de heroína a través de la región, que ha tenido lugar desde la década de 1980.

La cocaína llega de América Latina en contenedores de cargo, transita por el mar mediterráneo y las costas de Italia, donde las mafias italianas siguen manejando una gran parte del tráfico. La droga entra también por los puertos de Bulgaria (Varna), Rumania (Constanza), Grecia (Pireo y Thessalonik) y Albania (Dures) principalmente para después ser transportada hacia el oeste del continente por la vía terrestre.

Las incautaciones realizadas en los países del mar adriático subrayan que la cocaína también transita por Croacia y Eslovenia, pero en pequeñas cantidades. Otros flujos de cocaína se registraron de manera esporádica en Estonia y Lituania. Y el creciente número de incautaciones en los países de Israel, el Líbano y Siria, indica que los Balcanes y países de Europa del sureste están claramente involucrados en el tráfico de cocaína hacia el Medio oriente.

Existen varias [redes transnacionales](#) que se aprovechan de la corrupción endémica de la policía para asentar sus negocios. Los [conflictos y crisis nacionalistas](#) acentuaron las conexiones políticas y criminales que mantienen un clima de violencia e impunidad en la mayoría de los países de los Balcanes. Pese a la consolidación del control del mercado de la droga por los narco-clanes, las rutas de los Balcanes permanecen intermitentes y llevando cantidades marginales.

## **Análisis**

El análisis del narcotráfico depende de la escasa disponibilidad en materia de datos fiables. Los datos de las incautaciones solo pueden proporcionar una imagen muy parcial. Los datos

deberían estar tratado con precaución. Sin embargo, la información sobre las operaciones de interdicción y las capturas pueden presentar una guía de las rutas que se utilizan.

La gran mayoría del narcotráfico se realiza por la vía marítima (estimada en 80% del total de la cocaína traficada) en contenedores de cargo que permiten manejar grandes cantidades y aprovechar la naturaleza laberíntica de las rutas marítimas internacionales. También se suele recurrir a otras infraestructuras marítimas como cruceros, embarcaciones de recreo (yate, veleros), barcos de pesca, lanchas rápidas, embarcaciones semisumergibles y boyas equipadas con dispositivos de localización por satélite. La UNODC afirma que [menos de 2% de los portacontenedores están sometidos a controles](#). Además, la alta rentabilidad del negocio significa que los traficantes pueden ser flexibles e innovadores, y pueden permitirse perder un porcentaje significativo de su producto. De hecho, el ONU estima que sería necesario capturar un porcentaje inalcanzable de la cocaína traficado - al menos el 75% - para reducir significativamente las ganancias de los traficantes.

Los últimos años han demostrado cómo las operaciones de interdicción pueden tener el efecto paradójico de empujar rutas hacia áreas nuevas y más vulnerables, y de provocar que los traficantes adopten métodos nuevos y más avanzados de mover la cocaína. Estos fenómenos sugieren que cualquier abordaje del tema del uso de drogas ilícitas debe ser integrado: involucrando educación por el lado de la demanda, iniciativas contra el lavado de dinero, y programas de desarrollo que reduzcan los incentivos para cultivar o traficar drogas ilícitas.

Autor: Linon Saldarkhan