



Artículo

África como ruta de importancia para el tráfico de estupefacientes hacia Europa, Asia y Oceanía

Africa as an important route for drug trafficking to Europe, Asia and Oceania

Rolando Rafael Barahona Chavarría^{ID}
Armada Nacional de Guatemala.

Correspondencia:
rolando.barahona@cimcon.mil.co



Citación: Barahona R. África como Ruta de Importancia para el Tráfico de Estupefacientes Hacia Europa, Asia y Oceanía. *DERROTERO* 2022, 16 N°2, 1–11.

Recibido: 10/08/2022

Revisado: 16/10/2022

Aceptado: 08/11/2022



Derechos de autor: © 2025 por autores.

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

Resumen: Este artículo está basado en información obtenida y recopilada esencialmente en fuentes abiertas, además de realizar una comparativa de datos a lo largo de un determinado periodo de tiempo, tomando como base los datos del Centro Internacional de Investigación y Análisis contra el Narcotráfico Marítimo (CMCON), en donde se trata de demostrar con argumentos la importancia que tiene el continente africano en el tránsito y tráfico ilegal de estupefacientes, lo cual es utilizado de manera efectiva por las organizaciones criminales transnacionales (OCT) para sus hechos delictivos, utilizando diversas modalidades como Lancha Go Fast, Buque Alto Bordo, Embarcación de Pesca y Embarcación de Recreo, principalmente. Posteriormente, se pueden sacar conclusiones basados en la dinámica del narcotráfico actual en el continente africano en donde se puede observar cómo estas OCT trafican diferentes tipos de estupefacientes, principalmente clorhidrato de cocaína (CHC) y Hachís.

Palabras clave: Lanchas Go Fast, Buque Alto Bordo, Embarcaciones de Pesca, Embarcación de Recreo, Clorhidrato de Cocaína, Hachís, Narcotráfico Marítimo, Organización Criminal Transnacional

Abstract: This article is based primarily on information obtained and compiled from open sources, as well as on a comparative analysis of data over a specific period of time. It uses data from the International Center for Research and Analysis against Maritime Drug Trafficking (CMCON) as its main reference, seeking to demonstrate, through evidence-based arguments, the importance of the African continent as a transit route and hub for the illicit trafficking of narcotics. This environment is effectively exploited by transnational criminal organizations (TCOs) to carry out their criminal activities, primarily using various methods such as Go-Fast boats, large vessels, fishing vessels, and recreational boats. Subsequently, conclusions can be drawn based on the current dynamics of drug trafficking on the African continent, where it can be observed that these TCOs traffic different types of narcotics, primarily cocaine hydrochloride (CHC) and hashish.

Keywords: Go Fast Boats, High Board Ship, Fishing Boats, Recreational Boats, Cocaine Hydrochloride, Hashish, Maritime Drug Trafficking, Transnational Criminal Organization

1. Introducción

El narcotráfico constituye una de las principales manifestaciones de la delincuencia organizada transnacional y representa una amenaza multidimensional para la seguridad de los Estados. Su impacto trasciende el ámbito estrictamente criminal, debido a que se encuentra relacionado con fenómenos como la corrupción, la violencia, el lavado de activos, el fortalecimiento de estructuras criminales, la inestabilidad institucional y diversos problemas de carácter social y sanitario. En este contexto, el tráfico ilícito de estupefacientes ha adquirido una dimensión global, caracterizada por la capacidad de las organizaciones criminales transnacionales (OCT) para establecer redes de operación que les permiten adaptarse continuamente a las acciones de control implementadas por las autoridades.

La dinámica del narcotráfico internacional se encuentra estrechamente relacionada con la capacidad de estas organizaciones para identificar y aprovechar espacios geográficos, políticos, económicos y sociales que faciliten sus actividades ilícitas. Las OCT disponen de importantes recursos económicos y logísticos, lo que les permite modificar sus rutas, medios de transporte y modalidades de ocultamiento de los estupefacientes de acuerdo con las condiciones de seguridad y control existentes en cada región. Por esta razón, el análisis de las rutas marítimas utilizadas para el transporte de drogas resulta fundamental para comprender la evolución y adaptación de este fenómeno criminal.

En este escenario, el continente africano ha adquirido una importancia creciente dentro de la dinámica internacional del tráfico ilícito de estupefacientes. Su ubicación geográfica lo convierte en un espacio estratégico de conexión entre diferentes regiones productoras, de tránsito y consumidoras de drogas. A ello se suman las particularidades políticas, económicas, sociales y geográficas de algunos de sus países, así como la extensión de sus costas y la existencia de importantes vías marítimas internacionales, factores que pueden ser aprovechados por las OCT para establecer rutas y mecanismos de transporte destinados a dificultar la detección e interdicción de los cargamentos ilícitos.

El empleo de diferentes tipos de embarcaciones constituye una de las principales manifestaciones de esta capacidad de adaptación. Entre las modalidades identificadas en el tráfico marítimo de estupefacientes se encuentran las lanchas tipo *Go Fast*, los buques de alto bordo, las embarcaciones de pesca y las embarcaciones de recreo. La utilización de cada una de estas modalidades responde a las características de la ruta, al tipo de carga, a las condiciones marítimas y a las necesidades logísticas de las organizaciones criminales. En consecuencia, el estudio de estas modalidades permite aproximarse a la manera en que las OCT desarrollan y modifican sus estrategias para mantener activas las rutas de tráfico ilícito.

Dentro de los diferentes estupefacientes movilizados a través de estas rutas, el clorhidrato de cocaína (CHC) y el hachís presentan especial relevancia para el análisis de la dinámica del narcotráfico marítimo en África. La identificación de los tipos de drogas, las modalidades de transporte y la evolución de las incautaciones durante determinados periodos permite establecer tendencias y reconocer posibles transformaciones en las estrategias empleadas por las organizaciones criminales. En este sentido, la presente investigación parte de la necesidad de analizar la importancia que ha adquirido el continente africano como espacio de tránsito y tráfico ilícito de estupefacientes, particularmente desde la perspectiva del narcotráfico marítimo. Para ello, se realiza una revisión y comparación de información obtenida principalmente de fuentes abiertas, tomando como referencia los datos recopilados por el Centro Internacional de Investigación y Análisis contra el Narcotráfico Marítimo (CMCON). El análisis busca identificar tendencias relacionadas con los tipos de estupefacientes, las modalidades de transporte y la evolución de la actividad de las OCT en el ámbito marítimo.

A partir de lo anterior, la investigación se orienta por la siguiente pregunta: ¿cuáles son las principales características y tendencias del tráfico ilícito de estupefacientes mediante rutas marítimas en el continente africano y de qué manera su análisis puede contribuir al fortalecimiento de las estrategias de lucha contra el narcotráfico?

El objetivo de esta investigación es analizar la dinámica del tráfico marítimo ilícito de estupefacientes en el continente africano, mediante la recopilación y comparación de información disponible en fuentes abiertas y de los datos del CMCON, con el propósito de identificar tendencias en los tipos de drogas transportadas y las principales modalidades de transporte empleadas por las organizaciones criminales transnacionales. De esta manera, los resultados obtenidos pretenden aportar elementos de análisis que puedan contribuir al fortalecimiento y reorientación de las estrategias de prevención, control e interdicción del narcotráfico marítimo.

2. Materiales y Métodos

La presente investigación se desarrolló bajo un enfoque cualitativo, de carácter descriptivo, documental y comparativo, orientado al análisis de la dinámica del tráfico ilícito de estupefacientes en el continente africano. El estudio se fundamentó principalmente en información obtenida de fuentes abiertas y en los registros del Centro Internacional de Investigación y Análisis contra el Narcotráfico Marítimo (CMCON), tomando como referencia los datos disponibles durante el periodo seleccionado para la investigación.

Fuentes de información y estrategia de búsqueda. Criterios de inclusión y exclusión

La búsqueda de información se realizó mediante la consulta de fuentes abiertas, documentos e informes relacionados con el narcotráfico marítimo, el tráfico ilícito de estupefacientes y las organizaciones criminales transnacionales en el continente africano. Como fuente principal se utilizaron los registros y datos disponibles del CMCON, complementados con información documental que permitiera contextualizar y contrastar los resultados obtenidos.

Como criterios de inclusión se consideraron aquellos documentos y registros que guardaran relación directa con el tráfico ilícito de estupefacientes en África, especialmente aquellos asociados con operaciones marítimas, tipos de drogas transportadas y modalidades de embarcaciones utilizadas. Se priorizó la información correspondiente al periodo definido para el estudio y aquella procedente de fuentes institucionales o de reconocida relevancia en materia de narcotráfico. Se excluyeron documentos que no presentaran relación directa con el objeto de investigación, información duplicada y registros cuya información no permitiera establecer una relación clara con las variables analizadas.

Proceso de revisión y análisis de la información

Una vez recopilada la información, se realizó un proceso de revisión, depuración y organización de los datos, clasificándolos de acuerdo con las principales variables de estudio: tipo de estupefaciente, modalidad de transporte marítimo, dimensión temporal y ubicación geográfica. Se prestó especial atención al clorhidrato de cocaína (CHC) y al hachís, así como a las modalidades de lancha *Go Fast*, buque de alto bordo, embarcación de pesca y embarcación de recreo.

Posteriormente, se efectuó un análisis descriptivo y comparativo de la información con el propósito de identificar tendencias, variaciones y patrones en el tráfico marítimo de estupefacientes durante el periodo estudiado. Los resultados fueron contrastados con la información documental recopilada, permitiendo establecer una interpretación de la importancia estratégica del continente africano para las organizaciones criminales transnacionales y de su capacidad de adaptación en el empleo de diferentes rutas y medios de transporte.

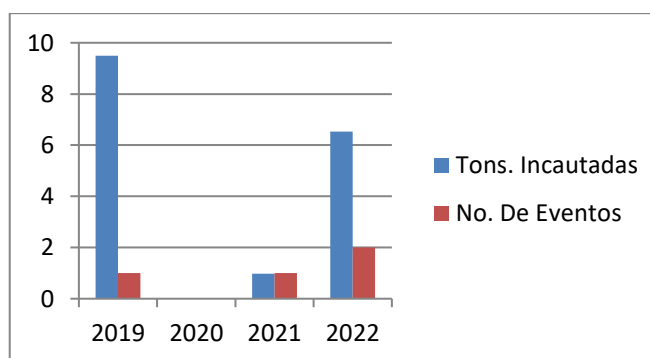
Finalmente, los hallazgos fueron analizados teniendo en cuenta las características geográficas, políticas, económicas y sociales de la región. Debido a que el narcotráfico es una actividad clandestina, los resultados corresponden a los eventos y datos disponibles en las fuentes consultadas, por lo que no necesariamente representan la totalidad de las operaciones ilícitas desarrolladas en el continente africano.

3. Resultados

Tráfico de estupefacientes mediante embarcaciones de pesca

En relación con la modalidad de “Embarcación de Pesca” de tipo “Industrial”, con el presente evento se registraron dos operaciones, para un total de 6.528 kg incautados. En contraste, durante 2021 se registró un solo evento, con un total de 973 kg incautados, mientras que en 2020 no se reportaron eventos bajo esta modalidad, como se muestra en la Figura 1 (CMCON, 2022).

Figura 1. Comparativa de incautaciones de CHC bajo la modalidad “Embarcación de Pesca” en África.
Fuente: CMCON.



Fuente: CMCON.

Cabe señalar que la crisis mundial de los contenedores experimentada durante 2021 favoreció la diversificación de las modalidades empleadas por las organizaciones criminales transnacionales (OCT). Esta situación propició un mayor uso de diferentes medios de transporte para el envío de estupefacientes y permitió, en determinados casos, movilizar mayores cantidades de droga.

Aunado a lo anterior, durante los últimos años Venezuela se ha posicionado como un actor relevante dentro del mercado del tráfico ilícito de drogas, particularmente de clorhidrato de cocaína (CHC), tanto por vía marítima como en lo relacionado con su producción.

La región fronteriza entre Colombia y Venezuela constituye uno de los espacios de mayor actividad del crimen organizado en América Latina. La economía derivada de actividades ilícitas moviliza importantes cantidades de dinero en esta región y favorece la permanencia y expansión de diversas organizaciones criminales.

Partiendo de Venezuela, las rutas utilizadas por las organizaciones criminales se dividen principalmente en cuatro ejes:

- Desde Apure, Táchira y Zulia hacia Honduras, utilizando las islas del Caribe como puntos de tránsito.
- Desde Apure, Amazonas y las regiones costeras de Venezuela hacia República Dominicana o Jamaica, con destino posterior a Estados Unidos y Europa.
- Desde puertos como Puerto Cabello hacia África Occidental y posteriormente hacia Europa, o directamente hacia Europa.
- Desde Apure, Amazonas y Táchira en dirección a Surinam o Brasil y, posteriormente, hacia África Occidental, con destino final en Oriente Medio o Europa (Azevedo, 2019).

Figura 2. Rutas del narcotráfico que parten desde Venezuela.



Fuente: Tomado de *El reemplazo de las redes colombianas por las venezolanas en el narcotráfico fronterizo internacional* (Azevedo, 2019).

Conexiones brasileñas en el continente africano

Mozambique constituye un nodo relevante de la denominada “ruta del sur”, que conecta la cocaína procedente de Brasil con los mercados europeos. Esta ruta ha experimentado un crecimiento, principalmente mediante cargamentos transportados hacia puertos marítimos que reciben contenedores, como Pemba (InsightCrime, 2021).

Por su parte, Sudáfrica ha desarrollado importantes operaciones de incautación de cocaína, lo que evidencia la relevancia que este país y la región han adquirido como puntos de tránsito de cocaína procedente de América Latina, principalmente desde el puerto de Santos, en el estado de São Paulo, Brasil. Asimismo, organizaciones criminales de origen serbio mantienen presencia tanto en Sudáfrica como en el referido puerto brasileño, desde donde participan en actividades de tráfico, distribución interna y posterior envío hacia Australia (Ford, 2021).

Al continente africano han llegado importantes cantidades de cocaína procedentes de América del Sur, las cuales son almacenadas temporalmente para posteriormente ser enviadas hacia los mercados europeos y otros países de la región. En este contexto, los grupos delictivos organizados han utilizado Brasil como punto de transbordo de cocaína con destino a Europa, en algunos casos en sustitución de las rutas tradicionales del Pacífico y el Caribe (Ecuavisa, 2022).

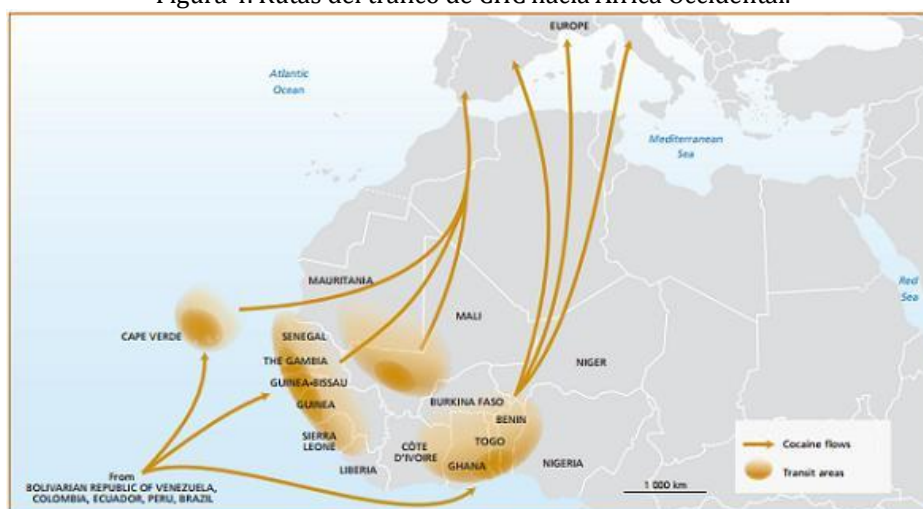
Figura 3. Rutas aéreas y marítimas del tráfico de CHC en África meridional.



Fuente: *Sudáfrica cobra importancia como centro de tráfico de cocaína* (InsightCrime, 2021).

Asimismo, África Occidental se ha convertido en una importante zona de tránsito para el tráfico de cocaína proveniente de Latinoamérica, mediante transporte marítimo y aéreo, con destino principalmente a Europa (Swissinfo.ch, 2021). Entre los principales países de procedencia identificados se encuentran Ecuador, Colombia, Perú y Venezuela, mientras que Brasil constituye uno de los principales puntos de salida marítima.

Figura 4. Rutas del tráfico de CHC hacia África Occidental.



Fuente: *Narcotraficantes latinoamericanos se posicionan en Guinea-Bissau y se expanden en África* (InsightCrime, 2013).

El Sahel como espacio de tránsito

Por otro lado, España ha realizado importantes incautaciones en la costa atlántica africana y en la región subsahariana del Sahel. Como consecuencia de las acciones de control desarrolladas en las rutas tradicionales, algunas redes de narcotráfico han optado por trayectos más extensos, utilizando como vías de tránsito países caracterizados por controles policiales limitados, fronteras permeables y elevados niveles de corrupción.

En la frontera entre Mauritania y el Sáhara Occidental se han identificado espacios utilizados para el almacenamiento de importantes cantidades de droga, tanto cocaína como hachís, que posteriormente **son transportadas mediante vehículos terrestres o embarcaciones, entre ellas pesqueros, veleros y buques (Dolz, 2021).**

El Sahel —término de origen árabe que significa “costa”— es una región africana que se extiende de este a oeste, formando un cinturón de aproximadamente 5.400 kilómetros de longitud. Esta región marca el límite meridional del desierto del Sáhara y lo separa de las sabanas de África Central. Comprende países como Senegal, Mauritania, Malí, Burkina Faso, Níger, Nigeria, Chad y Sudán.

Durante los últimos años, la inestabilidad política, el incremento de la violencia y las condiciones de inseguridad han afectado considerablemente la economía de la región, generando, entre otras consecuencias, desplazamientos y movimientos migratorios

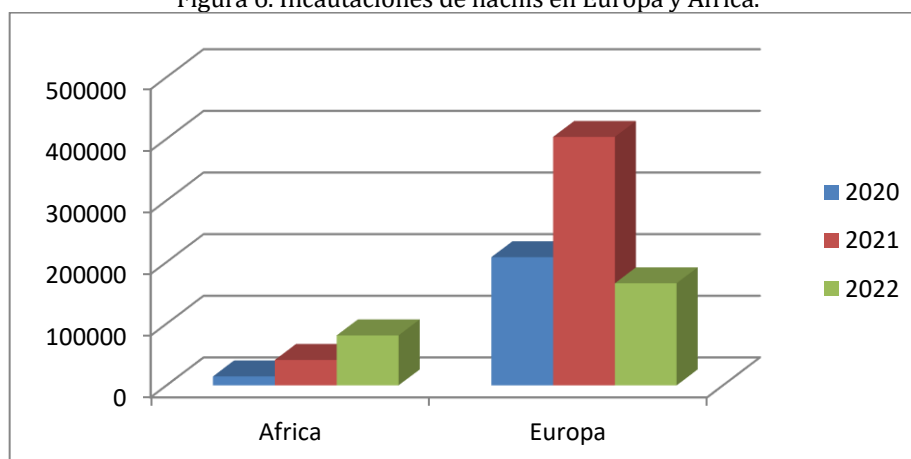
Figura 5. El cinturón del Sahel.



Análisis de las incautaciones de estupefacientes

De manera complementaria, en el continente europeo, durante el mismo periodo, se registraron incautaciones por un total de 776.683 kg de hachís, correspondientes a 454 eventos de narcotráfico marítimo. Una parte de estos cargamentos podría estar relacionada con las rutas procedentes del continente africano, considerando la dinámica del tráfico ilícito de este estupefaciente a través del estrecho de Gibraltar, particularmente desde Marruecos (CMCON, 2022).

Figura 6. Incautaciones de hachís en Europa y África.



Fuente: CMCON.

- 16 de junio de 2021: agentes de la Guardia Civil, en una operación conjunta con la Policía Nacional, Vigilancia Aduanera de la Agencia Tributaria y el Centro de Inteligencia contra el Terrorismo y el Crimen Organizado (CITCO), incautaron 8.400 kg de hachís bajo la modalidad de “Buque de Alto Bordo”, aproximadamente a 65 millas náuticas al oeste de Dakar, Senegal.

- 26 de marzo de 2021: las autoridades aduaneras realizaron una operación de interdicción en la que fueron incautados 18.000 kg de hachís, transportados bajo la modalidad de “Embarcación de Pesca” de tipo industrial, mediante la técnica de compartimento, aproximadamente a 170 millas náuticas al suroeste de la isla de Gran Canaria. De acuerdo con las autoridades, los estupefacientes se encontraban a bordo de una embarcación procedente de los Países Bajos.
- 1 de junio de 2021: mediante una operación de interdicción, la Policía Nacional, la Guardia Civil y Vigilancia Aduanera realizaron la incautación de 22.000 kg de hachís, bajo la modalidad de “Embarcación de Pesca” de tipo “Industrial”, utilizando la técnica de compartimento, aproximadamente a 30 millas náuticas al este de Fuerteventura, Islas Canarias.
- 19 de junio de 2021: la Guardia Civil, el Servicio de Vigilancia Aduanera de la Agencia Tributaria y la Policía Judicial de Portugal incautaron 15.000 kg de hachís bajo la modalidad de “Buque de Alto Bordo”, tipo “Carga General”, aproximadamente a 100 millas náuticas de la costa de Huelva.
- 30 de julio de 2021: la Guardia Civil y la Agencia Tributaria, con la colaboración de la Policía Judicial de Portugal y Europol, incautaron 15.000 kg de hachís bajo la modalidad de “Embarcación de Pesca”, tipo “Industrial”, mediante la técnica de “Cubierta”, aproximadamente a 100 millas náuticas al sur de Huelva. De acuerdo con las autoridades, los estupefacientes habían sido embarcados en Marruecos.
- 9 de agosto de 2021: la Policía Nacional, en una operación conjunta con la Agencia Tributaria y con la colaboración de las autoridades francesas (DNRED), incautó 19.876 kg de hachís bajo la modalidad de “Buque de Alto Bordo”, tipo “Carga General”, mediante la técnica de “Compartimentos”, aproximadamente a 40 millas náuticas al sureste de Fuerteventura, Islas Canarias. Según las autoridades, los estupefacientes eran transportados en una embarcación procedente de Marruecos.
- Septiembre de 2021: la Policía Nacional incautó 26.000 kg de hachís bajo la modalidad de “Depósito Ilegal”, tipo “Bodegaje”, en la localidad de Atarfe, Granada, España. De acuerdo con la información suministrada por las autoridades, la policía francesa había advertido sobre un importante envío de hachís desde Marruecos hacia Francia, cuyo traslado se realizaría por carretera y tendría como punto de origen el puerto marroquí de Tánger.
- 17 de septiembre de 2021: la Policía Nacional, en colaboración con la Dirección General de Seguridad Nacional de Marruecos y la Administración para el Control de Drogas de Estados Unidos, incautó 8.200 kg de hachís bajo la modalidad de “Depósito Ilegal”, tipo “Bodegaje”, en Algeciras, Cádiz, España. Los estupefacientes habían sido introducidos por una organización criminal a través del puerto y procedían de Marruecos.
- 29 de marzo de 2022: la Guardia Costera de la Marina Real de Marruecos, mediante una operación de control marítimo en las costas de El Yadida, Marruecos, incautó 12.000 kg de hachís bajo la modalidad de “Embarcación de Pesca”, tipo “Artesanal”, mediante la técnica de “Cubierta”.
- 27 de abril de 2022: personal de la Policía Judicial de Marruecos, durante labores de inspección en un depósito ubicado en el distrito de Beni Makada, en Tánger, encontró 31.197 kg de hachís bajo la modalidad de “Contenedores”, tipo “Reefer”, mediante la técnica de “Carga”.
- 23 de septiembre de 2022: personal de la Guardia Civil incautó 14.380 kg de hachís en El Rocío, Huelva, España, bajo la modalidad de “Depósito Ilegal”. Las autoridades informaron que las OCT introducían los estupefacientes por la costa gaditana utilizando embarcaciones pesqueras o de recreo.
- Aunque el tráfico ilícito de hachís desde el continente africano hacia Europa ha alcanzado cifras significativas, también resulta necesario considerar el CHC, cuya principal procedencia se encuentra en América del Sur. Las organizaciones criminales utilizan el continente africano como espacio de tránsito para posteriormente trasladar esta sustancia hacia otros mercados. Entre los eventos más relevantes se destacan los siguientes:
- 8 de enero de 2021: las autoridades de Gambia incautaron 2.900 kg de CHC ocultos en un cargamento de sal procedente de Ecuador. Los agentes encontraron 118 sacos de polvo blanco con la etiqueta de “sal industrial” dentro de tres contenedores procedentes de Guayaquil.
- 21 de marzo de 2021: la Armada francesa incautó 6.068 kg de CHC transportados bajo la modalidad de “Buque de Alto Bordo”, tipo “Carga General”. Según las autoridades, la embarcación procedía de Brasil.
- 1 de abril de 2022: durante una operación de control marítimo, el equipo conjunto y combinado de operaciones del Comando de África de Estados Unidos y Cabo Verde, en coordinación con el Centro de Análisis y Operaciones Marítimas-Narcóticos (MAOC-N) y el Centro Nacional de Operaciones Marítimas de Cabo Verde (COSMAR),

realizó la interdicción e incautación de 5.668 kg de CHC. La droga era transportada bajo la modalidad de “Embarcación de Pesca”, tipo “Industrial”, mediante la técnica de “Carga”, y se encontraba oculta entre productos del mar. La embarcación procedía de Brasil y se dirigía hacia un puerto de Praia, capital de Cabo Verde.

4. Discusión

Los resultados obtenidos permiten evidenciar que el continente africano desempeña un papel relevante dentro de la dinámica internacional del tráfico ilícito de estupefacientes, particularmente como espacio de tránsito entre América del Sur y los mercados de consumo de Europa y otras regiones. La información analizada muestra que las organizaciones criminales transnacionales (OCT) han aprovechado las características geográficas, económicas, políticas y sociales de determinados países africanos para establecer y diversificar sus rutas de transporte.

Uno de los principales aspectos identificados corresponde a la utilización de diferentes modalidades de transporte marítimo. El empleo de buques de alto bordo, embarcaciones de pesca, embarcaciones de recreo y lanchas *Go Fast* demuestra la capacidad de adaptación de las OCT frente a las medidas de control implementadas por las autoridades. Esta diversificación permite reducir la dependencia de una única modalidad de transporte y, al mismo tiempo, dificulta la detección de los cargamentos ilícitos.

Los datos del CMCON analizados para los años 2020, 2021 y hasta el 30 de septiembre de 2022 muestran una diferencia significativa entre el número de eventos y las cantidades incautadas. En África se registraron 40 eventos relacionados con hachís, con un total de 136.817 kg incautados, mientras que para el CHC se registraron 38 eventos, con 40.975 kg incautados. Estas cifras permiten observar que, aunque el número de eventos presenta cierta similitud, el volumen de hachís incautado fue considerablemente superior al de CHC. Este comportamiento puede relacionarse con la importancia de Marruecos y del norte de África en las rutas de hachís hacia Europa, particularmente a través del estrecho de Gibraltar.

En el caso del CHC, la dinámica presenta características diferentes. Su origen principal en América del Sur convierte a África Occidental en un espacio estratégico de tránsito hacia Europa. Los registros analizados muestran la participación de países como Brasil, Ecuador, Colombia, Perú y Venezuela dentro de las rutas de procedencia o tránsito de los cargamentos. En este sentido, Brasil adquiere especial importancia como punto de salida hacia África, debido a su ubicación geográfica, extensión territorial, infraestructura portuaria y conexión con rutas marítimas internacionales.

La información analizada también permite observar que las rutas utilizadas por las OCT no son estáticas. Por el contrario, estas organizaciones modifican sus trayectorias de acuerdo con las condiciones de seguridad y las capacidades de control de las autoridades. La utilización de rutas terrestres complementarias, particularmente a través del Sahel, constituye un ejemplo de esta adaptación. La permeabilidad de algunas fronteras, las limitaciones institucionales y la inestabilidad política de determinados países pueden generar condiciones favorables para el desarrollo de actividades vinculadas al tráfico ilícito de drogas.

Otro elemento relevante corresponde a la relación entre las incautaciones realizadas en África y aquellas registradas posteriormente en Europa. Durante el periodo analizado, Europa registró 776.683 kg de hachís incautados en 454 eventos de narcotráfico marítimo. Si bien no es posible establecer que la totalidad de estos cargamentos procediera del continente africano, la proximidad geográfica y la existencia de rutas consolidadas, especialmente desde Marruecos hacia España, permiten considerar al norte de África como un componente importante de esta dinámica.

Los resultados también permiten considerar que el número de incautaciones no necesariamente representa la magnitud real del tráfico ilícito. Las operaciones detectadas constituyen únicamente una parte de las actividades desarrolladas por las organizaciones criminales, debido a la naturaleza clandestina de este fenómeno. Por esta razón, un menor número de eventos no debe interpretarse automáticamente como una reducción de la actividad criminal. En determinados casos, una operación puede representar la incautación de varios miles de kilogramos de estupefacientes, lo que demuestra la capacidad logística y financiera de las OCT.

La crisis mundial de los contenedores durante 2021 constituye, además, un elemento que debe ser considerado al interpretar la diversificación de las modalidades de transporte. Las restricciones y dificultades asociadas al comercio marítimo internacional pudieron generar cambios en las estrategias utilizadas por las organizaciones criminales, incentivando la búsqueda de mecanismos alternativos para transportar mayores cantidades de droga. Sin embargo, esta relación debe interpretarse con cautela, dado que los datos disponibles no permiten establecer por sí solos una relación causal directa entre la crisis de los contenedores y el incremento de determinadas modalidades de tráfico.

En conjunto, los resultados respaldan la premisa de que la capacidad de adaptación constituye una de las principales fortalezas de las OCT. Estas organizaciones no dependen exclusivamente de una ruta o medio de transporte, sino que desarrollan redes flexibles capaces de modificar sus mecanismos de operación ante el incremento de los controles. Por ello, las estrategias de

lucha contra el narcotráfico requieren igualmente una capacidad de adaptación que permita anticipar cambios en las rutas, modalidades y mecanismos de ocultamiento.

Desde esta perspectiva, el análisis del narcotráfico marítimo en África adquiere especial importancia para la cooperación internacional. La identificación de rutas de procedencia, tránsito y destino, así como el intercambio oportuno de información entre autoridades marítimas, policiales, aduaneras y judiciales, puede contribuir a mejorar las capacidades de detección e interdicción. De igual manera, el fortalecimiento de la vigilancia marítima y de los controles portuarios resulta fundamental debido al uso recurrente de embarcaciones y contenedores para el transporte de estupefacientes.

Finalmente, los hallazgos de esta investigación permiten sostener que África debe ser considerada dentro de las estrategias internacionales de prevención y combate al narcotráfico no solamente como una región afectada por el consumo o el tránsito de drogas, sino como un espacio estratégico dentro de las redes globales de las OCT. El conocimiento de sus rutas, modalidades y tendencias constituye un elemento fundamental para diseñar estrategias de control más eficientes y coordinadas, especialmente frente a organizaciones criminales que demuestran una elevada capacidad para adaptarse a las acciones de las autoridades.

5. Conclusiones

La crisis mundial de los contenedores experimentada durante 2021 favoreció la diversificación de las modalidades utilizadas por las OCT para el tráfico ilícito de estupefacientes. Entre estas modalidades se encuentran las embarcaciones de pesca, de recreo y de transporte. De acuerdo con las estadísticas de incautaciones, aunque estas modalidades registraron un menor número de eventos, en determinados casos estuvieron asociadas con cantidades significativas de estupefacientes, lo que evidencia la capacidad de adaptación de las organizaciones criminales frente a las medidas de control implementadas.

Los cargamentos de CHC con origen en América del Sur utilizan diferentes rutas para llegar a Brasil. Una de ellas parte de Colombia o Perú y emplea el río Amazonas hasta alcanzar las costas del nordeste brasileño, desde donde los cargamentos son transportados principalmente mediante embarcaciones de pesca, transporte o recreo. Una segunda ruta tiene su origen en Colombia, Perú, Bolivia o Paraguay y, posteriormente, los cargamentos son trasladados hacia la triple frontera entre Paraguay, Argentina y Brasil, generalmente por vía aérea, para luego ser movilizados por vía terrestre hacia los puertos del sureste brasileño. Desde estos puntos, los estupefacientes pueden ser enviados hacia Europa y África, principalmente mediante contenedores.

Marruecos, considerado uno de los principales productores mundiales de hachís, constituye un punto relevante para el envío de este estupefaciente hacia España, principalmente a través del estrecho de Gibraltar y utilizando el puerto de Tánger como una de las principales plataformas logísticas.

Asimismo, los controles limitados, la permeabilidad de algunas fronteras y los elevados niveles de corrupción presentes en determinados países son factores que pueden ser aprovechados por las OCT para transportar estupefacientes a través del cinturón del Sahel. Esta región puede funcionar como un espacio estratégico de tránsito hacia Europa, Asia y Oceanía, permitiendo a las organizaciones criminales diversificar sus rutas y reducir la exposición a los controles existentes en las principales vías marítimas.

En este contexto, la dinámica observada evidencia que el continente africano no constituye únicamente un espacio de tránsito, sino también un componente estratégico dentro de las redes internacionales de tráfico de estupefacientes. La utilización de diferentes rutas, medios de transporte y mecanismos de ocultamiento demuestra la capacidad de adaptación de las OCT y plantea la necesidad de fortalecer los mecanismos de cooperación e intercambio de información entre los Estados involucrados.

Recomendaciones

El tráfico y consumo de drogas ilícitas constituyen fenómenos complejos cuya reducción requiere estrategias integrales y sostenidas. Mientras exista demanda de estas sustancias, las organizaciones criminales tendrán incentivos para mantener y adaptar sus actividades de producción, transporte y distribución.

En consecuencia, resulta necesario fortalecer la cooperación internacional, optimizar el empleo de los recursos destinados a la lucha contra el narcotráfico y mejorar los mecanismos de control e intercambio de información entre las autoridades de los países de origen, tránsito y destino.

Asimismo, resulta fundamental fortalecer las capacidades institucionales de los países africanos más afectados por estas actividades, particularmente en materia de vigilancia marítima, control fronterizo, investigación criminal y lucha contra la corrupción. La cooperación internacional, incluyendo el apoyo de organismos multilaterales como la Organización de las Naciones Unidas (ONU), puede contribuir al fortalecimiento de estas capacidades y a la atención de los factores políticos, sociales y económicos que favorecen la expansión de las actividades de las organizaciones criminales transnacionales.

Las estrategias contra el narcotráfico deben incorporar un enfoque preventivo que contemple no solo la interdicción de los cargamentos, sino también la reducción de la demanda, la prevención del consumo, el fortalecimiento institucional y la generación de oportunidades sociales y económicas que contribuyan a disminuir la vulnerabilidad de las comunidades frente a las estructuras criminales.

6. Referencias

Azevedo, C. V. (29 de 3 de 2019). *Real Instituto Elcano*. Obtenido de <https://www.realinstitutoelcano.org/analisis/el-reemplazo-de-las-redes-colombianas-por-las-venezolanas-en-el-narcotrafico-fronterizo-internacional/>

Azevedo, C. V. (29 de 3 de 2019). *Real Instituto Elcano*. Obtenido de <https://www.realinstitutoelcano.org/analisis/el-reemplazo-de-las-redes-colombianas-por-las-venezolanas-en-el-narcotrafico-fronterizo-internacional/>

CMCON. (2022). *Catalogo de Modalidades del Narcotrafico Maritimo*. Cartagena de Indias, Colombia.

Dolz, P. O. (5 de 10 de 2021). *El Pais*. Obtenido de <https://elpais.com/espana/2021-10-06/espana-ataca-la-ruta-africana-de-la-droga-en-el-sahel.html>

ECO. (3 de 2 de 2019). *Valor por Tamaulipas*. Obtenido de <https://www.valorportamaulipas.info/2019/02/decomisan-95-toneladas-de-cocaina-en.html>

Ecuavisa. (10 de 3 de 2022). *Ecuavisa*. Obtenido de <https://www.ecuavisa.com/estadio/internacional/incautaciones-sin-precedentes-de-cocaina-en-europa-procedente-de-america-del-sur-YX1426089>

Ford, A. (18 de 6 de 2021). *InsightCrime*. Obtenido de <https://es.insightcrime.org/noticias/activa-conexion-cocaina-brasilena-mozambique/>

Ford, A. (14 de 11 de 2021). *InsightCrime*. Obtenido de <https://es.insightcrime.org/noticias/sudafrica-cobra-importancia-traffic-cocaina/>

Martin, J. H. (10 de 2012). *Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperacion de España*. Obtenido de www.maec.es

NTN24.COM. (7 de 4 de 2022). *NTN24.COM*. Obtenido de <https://www.ntn24.com/internacional/africa/cabo-verde-incauto-mas-de-cinco-toneladas-de-cocaina-procedente-394630>

Parkinson, C. (29 de 8 de 2013). *InsightCrime*. Obtenido de [Narcotraficantes latinoamericanos se posicionan en Guinea-Bissau y se expanden en África \(insightcrime.org\)](https://www.insightcrime.org/noticias/narcotrafico/narcotraficantes-latinoamericanos-se-posicionan-en-guinea-bissau-y-se-expanden-en-afrika/)

Swissinfo.ch. (26 de 2 de 2021). *Swissinfo.ch*. Obtenido de https://www.swissinfo.ch/spa/costa-de-marfil-coca%C3%ADna_costa-de-marfil-incauta-m%C3%A1s-de-una-tonelada-de-coca%C3%ADna-de-am%C3%A9rica-latina/46404778

Terrasa, D. (11 de 12 de 2018). *La Guia*. Obtenido de <https://geografia.laguia2000.com/geografia-regional/sahel>

U.S. Naval Forces Europe and Africa /, U. S. (7 de 4 de 2022). Obtenido de <https://www.c6f.navy.mil/Press-Room/News/News-Display/Article/2992147/us-tri-maritime-services-and-cabo-verde-authorities-interdict-large-trans-ocean/>

Financiación. Los autores declaran que esta investigación no recibió financiación externa.

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

Biografía de los Autores.

Rolando Rafael Barahona Chavarría

Capitán de Navío de la Marina de la Defensa Nacional de Guatemala y Magíster en Administración Naval. Se ha desempeñado como analista e investigador internacional del Centro Internacional de Investigación y Análisis contra el Narcotráfico Marítimo (CMCON), participando en estudios sobre narcotráfico marítimo, rutas internacionales de tráfico de estupefacientes y nuevas modalidades empleadas por organizaciones criminales transnacionales. Es autor y coautor de investigaciones publicadas en medios académicos especializados, con énfasis en seguridad marítima, cooperación internacional y lucha contra el narcotráfico.

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