

CORREDORES DEL CARIBE
MAPEO DE LOS FLUJOS DE COCAÍNA
CON DESTINO A EUROPA



**GLOBAL
INITIATIVE**
AGAINST TRANSNATIONAL
ORGANIZED CRIME

COLOMBIA

REVITALIZACIÓN DE LAS RUTAS DEL
CARIBE PARA FLUJOS DE COCAÍNA
HACIA MERCADOS EUROPEOS

Lina María Asprilla | Andrés Aponte

OCTUBRE 2026

AGRADECIMIENTOS

Este documento fue realizado conjuntamente entre los observatorios de la región Andina y de Haití y el Caribe de la Global Initiative Against Transnational Organized Crime (GI-TOC). Los autores agradecen a Felipe Botero, Romain Le Cour Grandmaison y Daniel Brombacher por su apoyo y sus valiosos aportes durante el proceso de elaboración de este documento. Extienden también su agradecimiento a las múltiples personas entrevistadas en el Caribe colombiano por su tiempo, disposición y generosidad al compartir su conocimiento y experiencia.

Investigación financiada por el Programa Interministerial de Investigación Aplicada a la Lucha contra las Drogas (PIRALAD), en el marco del Fondo de Apoyo a la Lucha contra las Drogas, y coordinada por la Misión Interministerial para la Lucha contra las Drogas y las Conductas Adictivas (MILDECA).



SOBRE LOS AUTORES

Lina María Asprilla es analista en el Observatorio de crimen organizado en la región Andina de la GI-TOC, en donde lidera la implementación de proyectos y estrategias para comprender los ecosistemas criminales, prevenir el delito y promover la resiliencia comunitaria. Sus líneas de trabajo se centran en el análisis del fenómeno de las drogas a nivel nacional y regional, así como en el fortalecimiento de iniciativas locales para hacer frente al crimen organizado.

Andrés Aponte es analista sénior en el Observatorio de crimen organizado en la región Andina de GI-TOC. Se ha desempeñado como investigador y consultor para distintas ONG, centros de pensamiento y entidades gubernamentales. Su principal interés es analizar las dinámicas del crimen organizado, en especial las trayectorias organizacionales y territoriales de los grupos criminales y las estructuras sociales que establecen en conflictos violentos.

© 2026 Global Initiative Against Transnational Organized Crime.
Todos los derechos reservados.

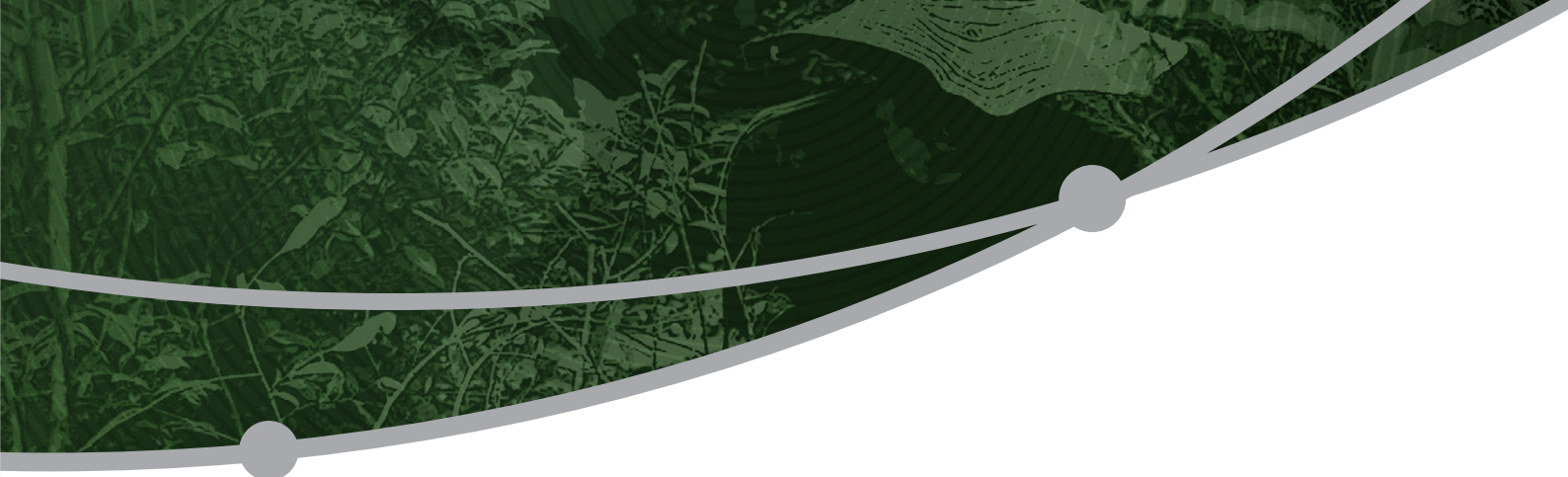
Se prohíbe la reproducción o transmisión total o parcial, bajo ninguna forma ni por ningún medio, sin la autorización por escrito de Global Initiative.

Cover: © Joaquín Sarmiento/AFP via Getty Images

Para más información, póngase en contacto con:
The Global Initiative Against Transnational Organized Crime
Avenue de France 23
Ginebra, CH-1202
Suiza
www.globalinitiative.net

CONTENIDO

Resumen ejecutivo.....	1
El Caribe como nodo estratégico	2
Metodología.....	3
Hallazgos principales y recomendaciones	4
El mercado de la coca en Colombia.....	8
Rutas hacia el Caribe	11
El tráfico de cocaína en el Caribe colombiano	20
Tráfico marítimo y portuario.....	21
Por aire y tierra: las zonas grises de Venezuela.....	32
De las islas hacia Europa	35
El nuevo papel de República Dominicana	37
La conexión con Venezuela	38
Conclusiones.....	39
Recomendaciones	40
Referencias.....	44



RESUMEN EJECUTIVO

La región del Caribe presenta numerosas ventajas operativas y logísticas para el tráfico de cocaína. Sin embargo, sigue siendo poco investigada respecto de su papel creciente en las cadenas de suministro mundiales. En este contexto, el papel de Colombia como principal productor de cocaína es innegable y ha sido ampliamente documentado. Este informe se propone analizar cuáles son los enclaves cocaleros en Colombia y cómo se moviliza la coca desde los centros de producción hacia la región del Caribe, y elucidar algunas relaciones menos estudiadas respecto de los vínculos con otras zonas del Caribe, imprescindibles para que la cocaína pueda llegar a los mercados europeos con la fuerza que las estadísticas recientes indican.

Más allá del tráfico histórico hacia Estados Unidos y la importancia también creciente de países de tránsito como Chile,¹ Paraguay² y Surinam,³ existen focos de preocupación más recientes. Este informe se centra en las conexiones internacionales de los puntos de salida del Caribe colombiano con las zonas de tránsito que atraviesan las Antillas Menores, República Dominicana y Venezuela. Estas zonas terminan con conectar con el mercado europeo, y han mostrado una importancia renovada desde la última década.⁴

Un informe de la Agencia de la Unión Europea sobre Drogas (EUDA), que analizó las incautaciones de drogas destinadas a la Unión Europea entre enero de 2019 y junio de 2024, indicó que Colombia ocupa el tercer lugar en la lista de países de América Latina desde los que parten los cargamentos de cocaína incautada hacia los puertos marítimos de la Unión Europea: Ecuador encabeza la lista con 306 423 kilogramos de cocaína incautados, seguido de Brasil con 97 257 kilogramos y de Colombia con 77 696 kilogramos.⁵

En la arquitectura global del tráfico de cocaína, Colombia se posiciona como el principal país productor, con una capacidad en continuo aumento. La tendencia reciente podría explicarse, en parte, tanto por la orientación estratégica del Gobierno del expresidente Gustavo Petro, más centrada en las políticas de interdicción terrestre y marítima que en la erradicación de los cultivos ilícitos, como por el crecimiento sostenido de la demanda mundial de cocaína, que continúa incentivando la expansión de la producción. En 2024, Colombia registró volúmenes anuales de incautaciones muy elevados, con más de 550 000 kilogramos de clorhidrato de cocaína interceptados a nivel nacional durante el período 2020-2024.⁶

La lucha contra el tráfico de drogas en Colombia se encuentra hoy en un nuevo punto de inflexión, luego de que la administración de Petro afrontara tensiones regionales, en particular con la administración

de Donald Trump en Estados Unidos. El país norteamericano retornó a posturas más represivas en la guerra contra las drogas y, como consecuencia, «descertificó» a Colombia, es decir, que consideró formalmente que el país había fallado de manera demostrable en sus esfuerzos por reducir la producción y el tráfico de drogas ilícitas.

Las tensiones acumuladas durante el gobierno de Petro dieron un giro político con las elecciones presidenciales en Colombia de 2026. La nueva administración no solo busca romper con la dinámica anterior, sino que muestra una alineación completa con el enfoque y las estrategias de lucha contra las drogas impulsadas desde Washington.

El programa antidrogas del presidente Abelardo de la Espriella supone una ruptura radical con la política de Petro. De la Espriella tiene previsto apostar por la erradicación forzada y podría abrir las puertas a una mayor presencia operativa de las fuerzas militares de Estados Unidos, incluyendo acciones directas contra las embarcaciones que presuntamente transporten drogas con destino a las islas del Caribe. Un síntoma temprano de este posible alineamiento es que el Gobierno colombiano ya ha sido invitado a hacer parte del Escudo de las Américas, iniciativa de cooperación hemisférica de la cual Colombia había sido excluida durante el gobierno de Gustavo Petro.

Este escenario pone de manifiesto los riesgos de una estrategia que puede terminar no solo reproduciendo los tradicionales impactos humanitarios sobre los campesinos productores, sino extendiéndolos al segmento más vulnerable de la intermediación, los transportadores, quienes históricamente han absorbido los costos más altos de la represión sin que ello se traduzca en una reducción estructural del tráfico.

El Caribe como nodo estratégico

En este contexto, resulta indispensable examinar la dinámica propia de la costa caribeña de Colombia, sobre todo porque esta zona —marginada en los análisis— ocupa hoy un lugar determinante en la economía del tráfico de cocaína. En los últimos 10 años, la región se ha posicionado como un espacio estratégico para el tránsito con destino al mercado europeo. Se ha convertido en un corredor logístico esencial debido a sus características geográficas y a la diversidad de sus puntos de salida marítimos, aprovechando la infraestructura desarrollada en los años 1970 y 1980, cuando el tráfico de cocaína se dirigía, principalmente, hacia Estados Unidos.

La reactivación de las rutas internacionales de comercialización de la cocaína producida en Colombia a través del Caribe se relaciona con al menos tres factores. En primer lugar, la saturación del mercado de la cocaína en Estados Unidos y el endurecimiento de los controles han llevado a las organizaciones criminales a reactivar las antiguas rutas de contrabando y tráfico utilizadas por los cárteles colombianos en la década de 1980, con el objetivo de expandir su mercado hacia Europa.⁷

Después de Estados Unidos, el mercado europeo es el más importante a nivel mundial:⁸ durante el 2025, 4,6 millones de personas de entre 15 y 64 años declararon haber consumido esta sustancia,⁹ mientras que el análisis de aguas residuales indica un consumo aún más alto en la última década.¹⁰ En los casos de Francia y Alemania, el consumo se ha duplicado y triplicado respecto de años anteriores, de acuerdo con los datos más recientes, pasando, respectivamente, del 5,6 % de la población (2017) al 9,4 % (2023) y del 0,6 % (2015) al 1,6 % (2021).¹¹

En segundo lugar, la posición geográfica del Caribe y las posibilidades que ofrecen las rutas de acceso al mar, tanto desde puertos oficiales como alternativos, posicionan a esta región como un nodo

estratégico. La existencia de un número importante de islas que pueden servir como puntos de tránsito, almacenamiento y/o escondite para facilitar el tráfico contribuye a la supremacía de las rutas marítimas sobre otras posibles.¹² Según la EUDA, cuatro de los diez países principales de origen de la cocaína que llega a los puertos europeos se encuentran en la cuenca del Caribe o tienen acceso a ella: Colombia, Costa Rica, Panamá y la República Dominicana. En el marco de una tendencia mundial, la cooperación entre grupos criminales locales, nacionales y transnacionales ha dado lugar a una red que garantiza el flujo de cocaína y su llegada a los puertos europeos.

Por último, varios acontecimientos geopolíticos recientes —en particular las intervenciones estadounidenses en el Caribe, en las costas venezolanas, la situación de Haití y la falta de control de sus costas, así como el refuerzo de los controles en las fronteras terrestres estadounidenses— han llevado a que las rutas y el tráfico de cocaína se adapten de maneras novedosas. Las organizaciones criminales que operan en la región, como el Ejército Gaitanista de Colombia (EGC),¹³ y organizaciones transnacionales, como ciertos grupos criminales de los Balcanes o el grupo criminal italiano 'Ndrangheta, han diversificado sus rutas en el Caribe como respuesta a controles más estrictos y al incremento de la presencia de diversas fuerzas de seguridad. Otros efectos de este nuevo contexto lo configuran las recientes detenciones de intermediarios afiliados a organizaciones criminales en varias ciudades portuarias colombianas (Santa Marta, Cartagena y Barranquilla) desde el 2024,¹⁴ el creciente papel de las redes dominicanas y el aumento de las incautaciones en Panamá y Costa Rica.¹⁵

El conjunto de estos factores ha contribuido a ampliar el margen de maniobra de los grupos criminales, permitiéndoles extender sus rutas y proyectar sus actividades hacia nuevos mercados, en particular en Europa.¹⁶

El presente informe tiene por objeto analizar el funcionamiento del mercado de la cocaína en el Caribe colombiano hacia Europa, presentando especial atención a las interrelaciones con países más pequeños y comunidades locales que intervienen directamente en el tráfico de cocaína. Con este fin, el documento se articula en tres partes: la primera analiza cómo funcionan los dos primeros eslabones del tráfico de cocaína en el Caribe colombiano, la producción de la hoja de coca y las rutas de tránsito interno hacia los puertos caribeños; la segunda parte estudia las modalidades operativas del tráfico —marítimo, terrestre y aéreo— utilizadas por las organizaciones criminales; y la tercera identifica las interconexiones entre el Caribe colombiano y otros países y zonas de la región, en particular Venezuela, las Antillas Menores y la República Dominicana. Por último, el informe propone una serie de conclusiones que permiten identificar las tendencias recientes observadas en esta zona, y de recomendaciones en vista de los cambios señalados y los retos que plantean para los Estados estas dinámicas en el tráfico de cocaína.

Metodología

Este informe se elaboró a partir de una metodología cualitativa. La investigación se estructuró a partir de entrevistas semiestructuradas y de información recopilada de fuentes secundarias, como reportes, diagnósticos y estudios de caso sobre el tráfico de cocaína. En total, se realizaron 30 entrevistas, de las cuales ocho fueron de carácter nacional. Las restantes 22 entrevistas se realizaron en el marco de un trabajo de campo en las ciudades capitales de los departamentos que conforman el Caribe colombiano: Montería (Córdoba), Cartagena (Bolívar), Barranquilla (Atlántico), Santa Marta (Magdalena) y Riohacha (La Guajira), durante los meses de mayo y junio de 2025.

Con el fin de comprender este panorama complejo, se entrevistó a perfiles diversos, entre ellos miembros de la Fuerza Pública colombiana, funcionarios de instituciones locales y nacionales, expertos en puertos nacionales e internacionales, representantes del sistema de las Naciones Unidas, académicos locales, periodistas y líderes de la sociedad civil. La información recopilada fue sistematizada en una matriz que permitió clasificar y organizar los hallazgos según actores, dinámicas de tránsito, puntos de salida y modalidades de tráfico, entre otros aspectos, facilitando así la triangulación de la información y el establecimiento de comparaciones.

Por razones de seguridad y dada la sensibilidad de los temas abordados, GI-TOC adoptó las medidas necesarias para garantizar la confidencialidad de la información recopilada y proteger la identidad de los participantes. En consecuencia, ningún entrevistado/a figura con su nombre real.

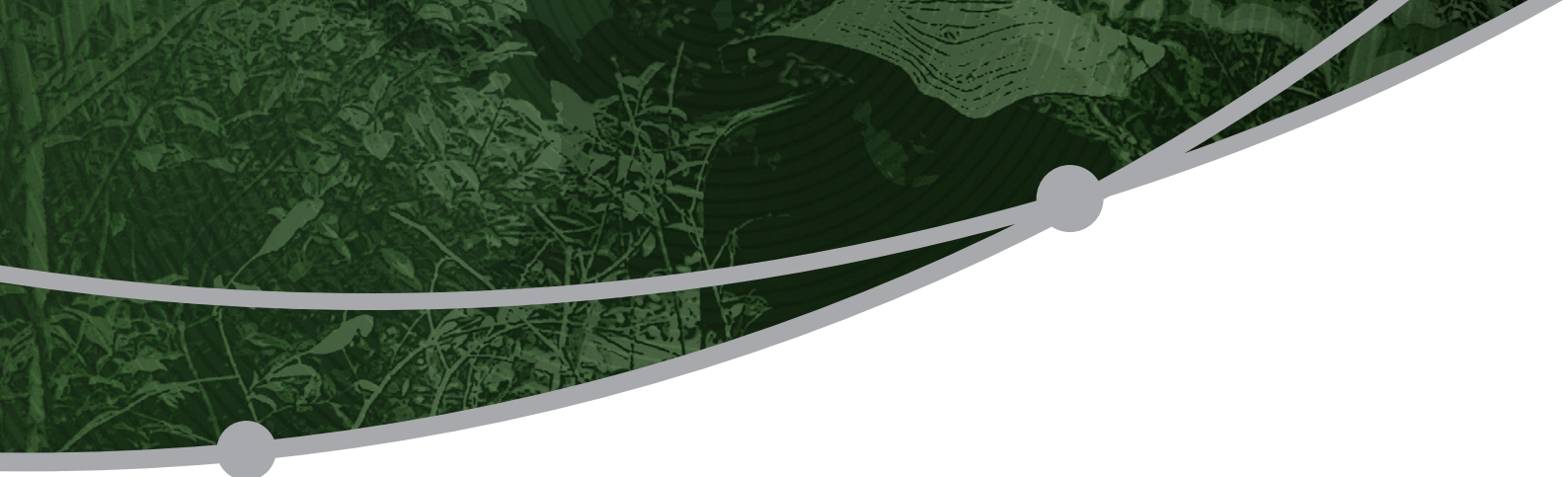
En cuanto a las fuentes secundarias, se realizó una revisión sistemática de documentos especializados sobre el narcotráfico en Colombia y el Caribe, con especial énfasis en el tráfico de cocaína. Esta revisión incluyó literatura académica, reportes locales e internacionales, artículos de prensa y publicaciones especializadas.

Aunque la investigación tuvo un carácter predominantemente cualitativo, también se recopilaron y analizaron datos cuantitativos sobre el tráfico de cocaína. Estos datos fueron tabulados y cartografiados con el objetivo de mostrar las tendencias, tanto históricas como recientes, de los flujos de cocaína y sus direcciones. Los mapas elaborados dan cuenta de las incautaciones de pasta base y de clorhidrato de cocaína. La información utilizada proviene del Centro Internacional de Análisis de Narcotráfico Marítimo de la Armada Nacional de Colombia, del Ministerio de Defensa y de la Superintendencia de Transporte.

Hallazgos principales y recomendaciones

- El Caribe colombiano se ha revitalizado como una ruta estratégica del tráfico de cocaína. Esta región constituye un punto geopolítico clave del narcotráfico debido a su ubicación privilegiada y a su capacidad para articular rutas entre Latinoamérica y Europa.
- Los flujos internos de cocaína reflejan la conexión entre zonas de producción y rutas de salida, determinadas por el control territorial y su subordinación a las dinámicas del conflicto armado, que reconfiguran continuamente el poder entre actores criminales.
- El narcotráfico marítimo es la principal forma de comercialización de la cocaína en el Caribe colombiano, que combina envíos a través de puertos formales, naturales e informales, explotados por grupos criminales y armados vinculados a redes transnacionales.
- El tráfico de cocaína involucra a una multiplicidad de actores: funcionarios estatales y de la Fuerza Pública, así como individuos y grupos de las comunidades locales, grupos armados y estructuras criminales.
- El Ejército Gaitanista de Colombia (EGC) se ha consolidado como el actor dominante en el Caribe occidental, desempeñando un papel relevante en los tres eslabones de la economía cocalera: producción, procesamiento y comercialización. El Caribe oriental está en disputa entre el EGC, las Autodefensas Conquistadoras de la Sierra Nevada y las bandas criminales locales.
- En el Gran Caribe, Venezuela, República Dominicana y las Antillas Menores han adquirido un protagonismo creciente en la dinámica del tráfico de cocaína hacia Europa.

- Aunque Colombia ha impulsado iniciativas para fortalecer la seguridad portuaria frente al narcotráfico y el contrabando, el país aún carece de una estrategia nacional integral y articulada que aborde de manera específica los riesgos criminales en los puertos marítimos.
- Las estrategias contra el tráfico de cocaína en el Caribe requieren un enfoque regional y de cooperación que reconozca el papel estructural de Colombia y las conexiones criminales, logísticas y de gobernanza que articulan los mercados ilícitos entre el Caribe y Europa.
- Las comunidades costeras e insulares participan en redes de tráfico de drogas debido a condiciones históricas de exclusión, economías ligadas al contrabando y débil presencia estatal, lo que exige respuestas integrales que combinen seguridad con desarrollo económico y fortalecimiento institucional.



EL MERCADO DE LA COCA EN COLOMBIA

Colombia lleva cerca de cinco décadas implementando la llamada guerra contra las drogas, que ha supuesto esfuerzos enormes y costos elevados para la sociedad. Pese a ello, ni la producción ni el consumo de sustancias psicoactivas se han reducido. Aunque las cifras revelan una guerra incesante contra el cultivo y la producción, el número de hectáreas de coca en los últimos 26 años aumentó de 160 120 a 261 000 hectáreas y la producción potencial de cocaína en las últimas dos décadas años se ha triplicado.¹⁷

Esta tendencia de aumento se ha ido pronunciado en los últimos años: desde 2019, Colombia mantiene una tendencia de crecimiento de las áreas sembradas de coca y la producción de cocaína. Los departamentos de Norte de Santander (Catatumbo), Nariño (Anden Pacífico), Cauca y Putumayo concentran cada uno más de 30 000 hectáreas de coca sembradas. Junto con Antioquia (Bajo Cauca) y el Sur de Bolívar, concentran los 15 enclaves productivos de la coca y representan el 44 % (114 000 hectáreas) de las áreas sembradas en todo el país.¹⁸ Este panorama evidencia que, a pesar de la gran extensión de cultivos, existe una concentración geográfica que se ha mantenido y que da cuenta de la capacidad de adaptación y transformación de las organizaciones criminales que controlan los cultivos a las respuestas estatales, así como las limitaciones en las estrategias implementadas en la lucha contra las drogas.¹⁹

Esta persistencia se explica por varios factores. Muchas de estas áreas del país se encuentran en condiciones de marginalidad económica y política, lo que se traduce en situaciones precarias para los hogares vinculados a la siembra de coca y para las economías locales que dependen de esta actividad. Las barreras estructurales al desarrollo económico y social en estas regiones hacen que la economía de la coca se convierta en el principal —y muchas veces único— plan productivo y «alternativo» de desarrollo disponible. Su continuidad, por tanto, evidencia los resultados limitados e ineficaces de los programas impulsados por el Estado para transformar estas dinámicas.

Aunque en el Caribe colombiano no existen grandes concentraciones de cultivos en comparación con otras regiones del país, ni hay presencia de centros históricos de producción de cocaína, para 2023 las regiones del Sur de Córdoba y el Sur de Bolívar registraron unas 7 000 y 10 000 hectáreas sembradas, respectivamente. En Magdalena los números fueron bastante bajos, con menos de 500 hectáreas cultivadas, y en Cesar no se registraron hectáreas sembradas en comparación con la medición del 2022.²⁰ Las hectáreas registradas en Magdalena se concentran en la Sierra Nevada de

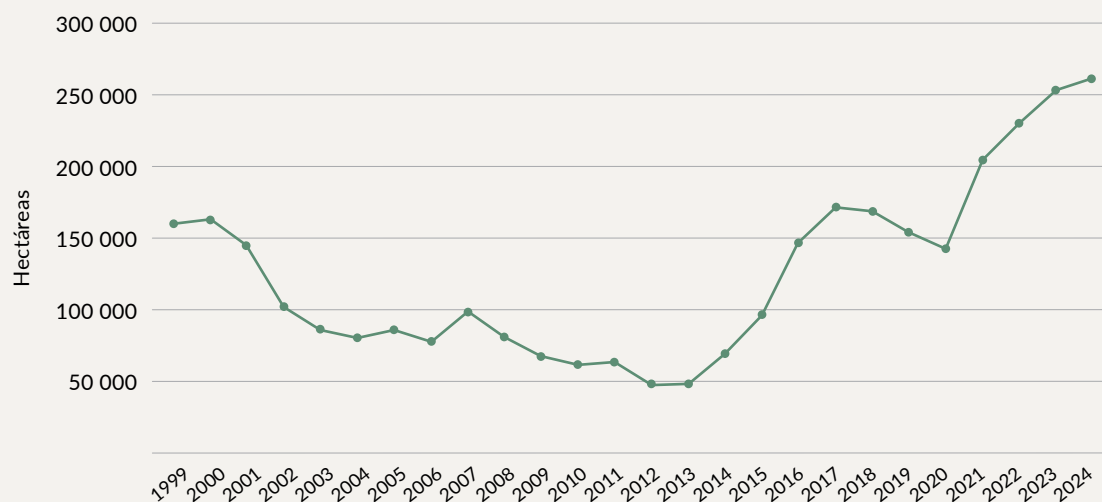


FIGURA 1 Cultivos de coca en Colombia, por número de hectáreas, 1999–2024.

FUENTE: UNODC, Monitoreo de territorios con presencia de cultivos de coca 2024: Colombia, junio de 2026

Santa Marta y permiten abastecer las rutas que existen en los puertos alternos ubicados en el Parque Tayrona (Magdalena) y Dibulla (La Guajira), que actualmente están controlados por las Autodefensas Conquistadoras de la Sierra Nevada (ACSN).²¹

A pesar de la relativa baja cantidad de hectáreas sembradas de coca, el Caribe es una zona de tránsito y acopio²² para abastecer el flujo de cocaína a las rutas internacionales que se desprenden de los numerosos puertos comerciales y alternos ubicados a lo largo del todo el litoral.²³ La cocaína que es traficada por el Caribe colombiano proviene —principal, aunque no exclusivamente— de cinco zonas productivas del país: Catatumbo (Norte de Santander), Sur de Bolívar (Bolívar), Bajo Cauca (Antioquia), Putumayo y Sur de Córdoba (Córdoba).

De ellas, Catatumbo y Putumayo²⁴ fueron algunas de las regiones en donde crecieron y se expandieron los primeros cultivos ilícitos de coca en Colombia, a comienzos de los años 1980. Desde el 2017, ambas han formado parte de las zonas con mayor número de hectáreas sembradas de cultivos en el país (Figura 3). En ambas regiones existen hoy disputas entre grupos armados por controlar toda la cadena del narcotráfico: en el Catatumbo, el Frente 33 de las disidencias de las Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia (FARC) y el Ejército de Liberación Nacional (ELN); y en Putumayo, los Comandos de Frontera y el Frente Carolina Ramírez de las disidencias. Estas zonas se encuentran en proceso de recuperación tras la crisis de la coca de 2022, que provocó baja rentabilidad en el negocio, dificultades en la venta de la hoja, represamientos de la producción, falta de recursos para la compra de productos químicos, y afectaciones serias a las familias que dependían exclusivamente de los cultivos.²⁵

El Sur de Córdoba y Sur de Bolívar, por su parte, son las zonas productivas más cercanas a la costa Caribe, cuyo desarrollo de cultivos de coca ha sido paulatino, pero con un crecimiento sostenido desde 2017. En Córdoba, la producción y el resto de la cadena de narcotráfico ha estado dominada por el EGC. En el sur del Bolívar existe una disputa territorial entre el ELN, el EGC y las disidencias de las FARC por controlar la coca, la minería ilegal de oro y los corredores de movilidad que unen al Caribe con el oriente del país.²⁶

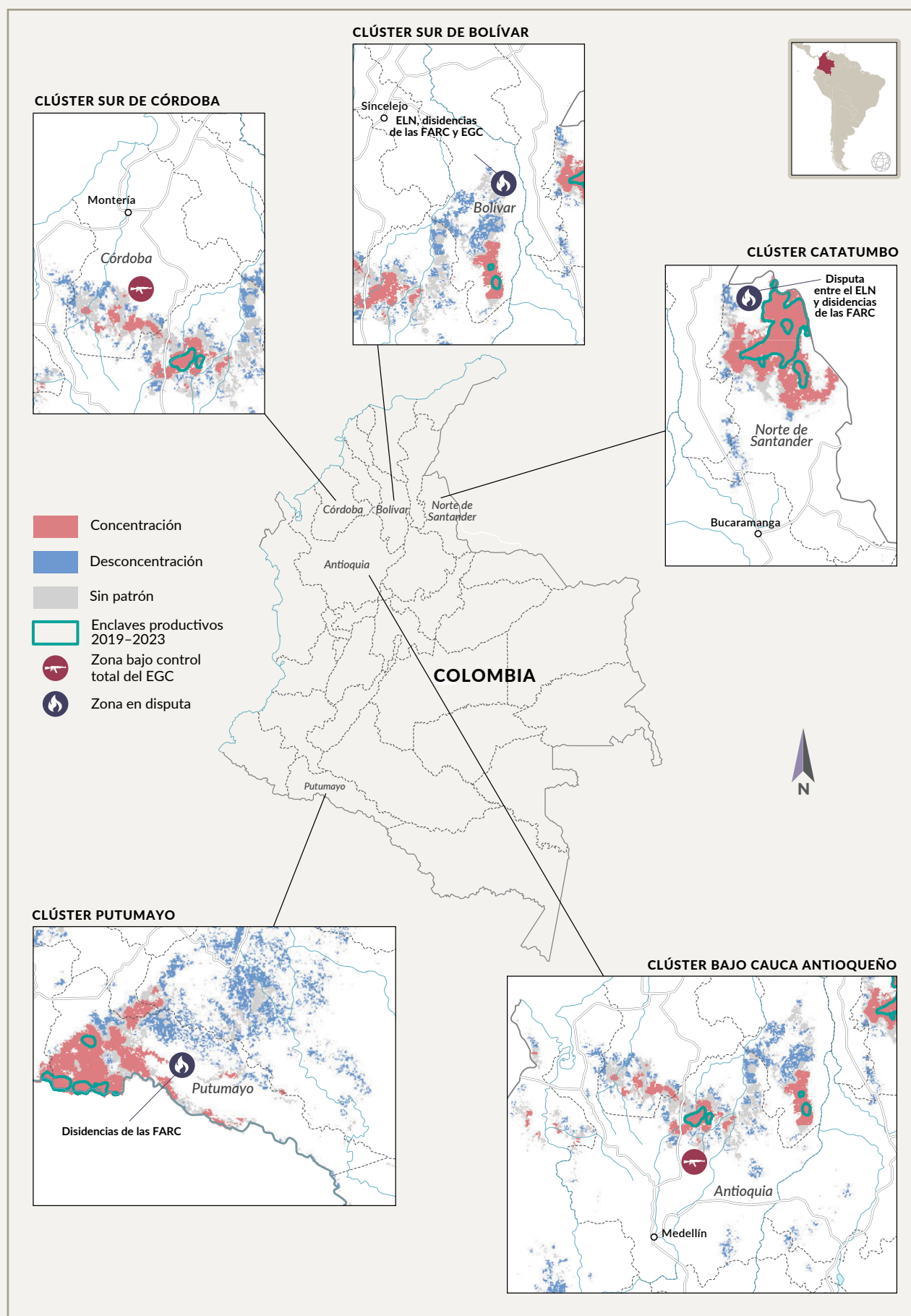


FIGURA 2 Principales centros de producción que abastecen el Caribe colombiano.



Excombatientes de las Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia recolectan hojas de coca en Catatumbo. La región del Catatumbo alberga una de las mayores extensiones de cultivos ilícitos de coca, lo que la convierte en un importante foco del crimen organizado. © Raul Arboleda/AFP via Getty Images

El Bajo Cauca antioqueño también es una zona estratégica en disputa entre el EGC, el ELN y las disidencias de las FARC por controlar las economías ilícitas relacionadas con la coca, la explotación de oro y los corredores de movilidad que conectan con el Nudo del Paramillo.²⁷ Los cultivos de coca en esta región han sido más volátiles y tuvieron una importante disminución en 2019 y 2020, seguidos de un crecimiento constante desde el 2021.

La Figura 3 evidencia el desarrollo de cultivos en estas cinco zonas que abastecen al Caribe colombiano desde 2017. Un rasgo general es que todas tienen presentes las etapas de la cadena productiva: cultivos, transformación y rutas para comercialización. En la base de la pirámide se encuentran los campesinos, que obtienen su sustento con la venta de hoja de coca y a veces participan en la transformación a base y pasta. Una vez desarrollada la base, los compradores pagan por el producto o por la intermediación del grupo armado o criminal que controla la zona, y estos actores armados se encargan de transportarlo a través de las rutas terrestres, fluviales y aéreas, hasta las zonas de acopio y comercialización, desde donde se conecta con los mercados internacionales.²⁸

Zonas productivas	Hectáreas cultivadas de coca por año						
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Catatumbo	27 785	33 126	41 169	39 544	41 861	41 408	43 184
Sur de Bolívar	6 145	8 598	7 937	9 331	11 404	10 229	10 583
Bajo Cauca	10 771	10 811	7 376	9 403	12 554	12 189	13 680
Putumayo	29 588	26 407	24 972	19 986	28 205	48 034	50 342
Sur de Córdoba	4 780	4 636	2 881	3 748	5 480	6 363	7 426

FIGURA 3 Hectáreas de coca en los principales centros de producción que abastecen el Caribe colombiano, 2017–2023.

FUENTE: UNODC, Monitoreo de territorios con presencia de cultivos de coca 2023: Colombia, febrero de 2025

De estas cinco zonas productivas que abastecen el Caribe colombiano, hay que resaltar tres aspectos clave. El primero tiene que ver con reconocer que la cocaína proviene de estas zonas debido a los logos o sellos con los que están marcadas las mercancías y que permiten rastrear su origen e, incluso, el del grupo al que pertenecen.²⁹ La información de prensa señala que la práctica de marcar las mercancías es común en el tráfico de drogas. A partir de múltiples incautaciones en el Pacífico y el Caribe, se han logrado establecer patrones al identificar logos de marcas de vehículos de alta gama, ropa, relojes y figuras de la música o del fútbol que permiten tener una trazabilidad sobre su lugar de origen, a quién pertenece y cuál es el destino.³⁰

El segundo aspecto tiene que ver con la complejidad criminal de estas zonas y la regulación armada que acompaña a los clústeres cocaleros. La capacidad de gobernar y de imponer orden no está relacionada únicamente con el uso de la violencia, sino con su condición de zonas aisladas y marginadas del país que cuentan con una limitada presencia estatal, baja legitimidad institucional e índices de desarrollo y de calidad de vida por debajo de la media nacional. Esta combinación de factores explica, en gran medida, la persistencia de los cultivos ilícitos y la capacidad de los actores armados y criminales para establecer formas de orden y control de los habitantes que dependen de los cultivos de coca para subsistir.³¹

En las cinco zonas hay presencia de grupos armados. Solo Córdoba está dominada por un actor, mientras que en las otras cuatro existen disputas entre diferentes grupos por controlar los eslabones del narcotráfico.³² Las zonas del país donde los actores armados participan en economías ilícitas y disputan el control territorial suelen tener los niveles más altos de violencia.³³

Para pensar en estrategias eficaces de transformación e intervención, es fundamental sustituir las regulaciones armadas. Comprender las dinámicas de los mercados de pasta base de coca y cocaína implica adoptar una perspectiva que integre las barreras de desarrollo socioeconómicas enfrentadas por las comunidades y los territorios donde están los cultivos y entender cómo se integran a los diferentes segmentos de estas economías. La regulación armada es la bisagra de estas dos dimensiones: hasta que el Estado y la formalidad no ocupen este segmento, todo plan y estrategia está destinada a fallar.³⁴

En estas zonas, la coca forma parte de ecosistemas criminales complejos en donde confluyen otras economías ilícitas como la deforestación, el contrabando, el robo de petróleo y la comercialización ilegal de crudo que se da en Putumayo;³⁵ la minería ilegal de oro y el lavado de activos en el Bajo Cauca antioqueño;³⁶ la minería ilegal de oro en el Sur de Bolívar³⁷ y el Sur de Córdoba;³⁸ y la extorsión, el tráfico de migrantes y el lavado de activos en el Catatumbo.³⁹ Como señala el Ministerio de Justicia, la presencia de autoridades locales y miembros de la Fuerza Pública que facilitan el desarrollo de estas actividades y el movimiento de flujos financieros ilícitos, «han contribuido a que ciertas áreas sean consideradas zonas de convergencia criminal, donde el narcotráfico, el conflicto armado y otras actividades ilícitas se refuerzan mutuamente, agravando la situación de seguridad y dificultando el desarrollo social y económico de estas regiones».⁴⁰

Finalmente, la influencia y las relaciones de poder entre los actores armados y criminales varían según el territorio. En el Sur de Córdoba y el Bajo Cauca, el actor hegemónico es el EGC; en el primero, esta organización logró reemplazar el orden armado establecido por las extintas FARC y ahora ejerce control sobre toda la cadena relacionada con la producción y transformación de hoja de coca en pasta base.⁴¹ Una dinámica similar se observa en el segundo, que se consolidó tras la victoria del EGC sobre sus antiguos aliados, los Caparrapos.⁴²

En el Sur de Bolívar se registra una disputa activa entre el EGC, el ELN y las disidencias de las FARC. El EGC busca ampliar su control territorial y económico, especialmente tras la ruptura de los acuerdos de no agresión que mantenía con el ELN. En el Catatumbo, se mantiene una competencia abierta entre el ELN y las disidencias de las FARC. A pesar de que en periodos anteriores ambas estructuras lograron acuerdos para repartirse el control de zonas cocaleras, laboratorios y circuitos de comercialización de pasta base, en la actualidad estos acuerdos se fracturaron y han dado lugar a una pugna por la hegemonía.⁴³

Rutas hacia el Caribe

El segundo eslabón en el tráfico de cocaína corresponde a las rutas de tráfico interno que provienen de los enclaves cocaleros ya identificados y que conectan con los puertos comerciales y alternos en el Caribe colombiano.

Las cuatro rutas de tránsito que se han identificado para este estudio son la conexión Urabá-Morrosquillo-Cartagena, la ruta Urabá-Morrosquillo-Cartagena-Atlántico, la conexión amplia desde el Urabá hasta La Guajira y la ruta oriental y venezolana.

Sur de Córdoba: la conexión Urabá-Morrosquillo-Cartagena

Del Sur de Córdoba surgen cuatro rutas de tráfico de cocaína debido a la ubicación estratégica que tienen los cultivos y laboratorios en el Nudo de Paramillo.⁴⁴ La primera se dirige hacia el occidente del país, en dirección al Golfo de Urabá. Para alcanzar los puertos naturales y comerciales ubicados en esta zona, la pasta base y el clorhidrato de cocaína se transportan a través del río Sinú en lanchas y canoas. Cuando el traslado se realiza por tierra, se emplean camionetas, motocicletas y caravanas de camiones.⁴⁵ En muchas ocasiones, el EGC impone toques de queda nocturnos con el fin de evitar ser detectados por la población local gracias a su control del área.⁴⁶

Las rutas empiezan en los municipios de Valencia y Tierralta, en Córdoba, y descienden por tierra y por agua hasta los municipios de Chigorodó, Apartadó y Carepa, en el Urabá antioqueño. Una vez en esta área la cocaína se envía de igual manera hacia el Golfo de Urabá (Turbo, Necoclí, Arboletes y San Pedro de Urabá), y usando el puerto comercial y los puertos naturales, se manda luego al mercado internacional.⁴⁷

De acuerdo con la información recogida en campo, esta ruta ha dejado de ser usada en los últimos dos años debido a los mayores controles y operaciones de las autoridades en la zona del Caribe y el Golfo de Urabá. El aumento de la vigilancia de la Policía y del Ejército en el río Sinú y las vías terciarias también ha llevado al crecimiento de las incautaciones. Una situación que obligó al EGC a abrir nuevas rutas de tránsito y a detener la compra de pasta de coca en la zona.

La segunda ruta usa las vías nacionales que cruzan el departamento: la Ruta Nacional 21, la Ruta Nacional 23 y la Ruta Nacional 74. Dichas vías conectan a las zonas de producción del Sur de Córdoba con los puertos naturales ubicados en los municipios costeros de Las Córdobas, Puerto Escondido, Moñitos, San Bernardo del Viento y San Antero, en Córdoba.⁴⁸ El transporte terrestre, el más usado en la ruta, se hace a través de carros particulares, transporte intermunicipal y camiones de carga. Estos medios logran evadir los controles de la Policía de carreteras gracias, en parte, a los acuerdos del EGC con algunos miembros de la institución, la falta de herramientas técnicas y tecnológicas de la Policía (como escáneres especializados) para identificar caletas en los tractocamiones,⁴⁹ y el importante número de campaneros —personas o redes que dan información a grupos armados—, que tiene el EGC a lo largo de las vías y que les permiten estar al tanto de cualquier movimiento, retén u operativo de la Fuerza Pública.⁵⁰



FIGURA 4 Rutas del comercio de cocaína en el Sur de Córdoba.

La capital de Córdoba, Montería, es un nodo clave porque en la ciudad confluyen los flujos de coca que vienen del Bajo Cauca y el Sur de Córdoba, y de ahí se desprenden varias rutas en dirección a las costas del departamento.

Esta ruta cuenta con zonas de embarques ubicadas en tres puntos: el primero, en el noroccidente de Córdoba, con Puerto Escondido, Las Córdobas y Moñitos;⁵¹ el segundo, hacia el norte y nororiente en Moñitos, San Bernardo del Viento y San Antero.⁵² Toda la costa del departamento puede ser utilizada como punto de acopio de pasta de coca; para preservar su calidad, la transforman en laboratorios que tiene el EGC en zonas de manglares y casas a la orilla del mar.⁵³

Y el tercer punto, finalmente, se dirige hacia el oriente del departamento por los municipios de Planeta Rica, Buenavista y Ayapel, y tiene dos variantes en respuesta a las acciones estatales de vigilancia y control.⁵⁴ De acuerdo con los entrevistados, esta ruta —que está actualmente en funcionamiento— es por donde se transporta la mayor cantidad de cocaína hacia los embarques en puertos naturales y la que está abasteciendo al puerto comercial de Cartagena.⁵⁵

En su primera variante, el municipio de Planeta Rica es crucial: a través de vías terciarias y secundarias llega al municipio de Ciénaga de Oro, pasa por Tuchín y desemboca en la costa por los municipios de San Bernardo del Viento, San Antero y Coveñas, en Sucre.⁵⁶ La segunda variante atraviesa toda La Mojana en el departamento de Sucre para ir directo —vía San Marcos, Caimito, San Benito, Galeras, Buenavista, Ovejas— a San Onofre, en el golfo de Morrosquillo, e incluso a Cartagena, al atravesar los Montes de María.⁵⁷ En esta ruta, la cocaína se transporta a través del Sur de Córdoba por medio de

motos y vehículos, para luego atravesar La Mojana en lancha y ser otra vez transportada por tierra hasta los puntos de acopio que abastecen los puertos naturales (San Marcos) y comerciales (Cartagena).⁵⁸

Tanto el clúster del Sur de Córdoba como las rutas que allí surgen son controladas por el EGC, que tiene como zonas estratégicas al Urabá antioqueño y el Sur de Córdoba,⁵⁹ y que emergió de las estructuras paramilitares que dominaban la zona en los años 1990.⁶⁰ A diferencia de otros lugares del país, en donde diversos actores comparten el control de los eslabones del tráfico de cocaína, el EGC tiene el control hasta llegar a los puntos de comercialización internacional en la zona occidental del Caribe colombiano, en particular del golfo de Morrosquillo hasta Panamá. Este es el mayor punto crítico en esta zona, pues allí se realiza el mayor número de incautaciones por parte de la Fuerza Pública.⁶¹

Bajo Cauca: la conexión Urabá-Morrosquillo-Cartagena-Atlántico

La cercanía geográfica del clúster cocalero del Bajo Cauca con el Sur de Córdoba explica que muchas de las rutas que comienzan en esta zona se conecten con las otras que ya se han mencionado.⁶² La ruta que empieza en los municipios de Tarazá y Caucasia, en Antioquia, se conecta con las que arrancan en el Sur de Córdoba para llegar al Urabá antioqueño y al Golfo de Urabá.⁶³ Desde Antioquia, la cocaína se transporta en camiones de carga, vehículos de transporte público y carros particulares.⁶⁴ Existe también una ruta que utiliza la Ruta Nacional 21 para llegar al municipio de Planeta Rica, en Córdoba, conectándose con la nueva ruta configurada por el EGC.⁶⁵ En esta variación se mantienen las modalidades de transporte por tierra y la red de campaneros para alertar sobre retenes de la Fuerza Pública.⁶⁶



FIGURA 5 Rutas del comercio de cocaína en el Bajo Cauca.

Finalmente, está la ruta que toma la subregión de La Mojana, en Sucre, que se conecta con la que viene del Sur de Córdoba. Actualmente, en La Mojana hay tres variantes que finalizan en el mar Caribe por el Golfo de Morrosquillo (Sucre), Cartagena e incluso Barranquilla.⁶⁷ La ruta que desemboca en el Golfo de Morrosquillo utiliza toda la Ciénaga Grande de Ayapel para llegar a Sucre; de ahí, atraviesa por tierra San Marcos, Sincé, Sincelejo hasta llegar a San Onofre.⁶⁸ En esta ruta, la droga se transporta primero en lanchas, para atravesar la Ciénaga de Ayapel, y luego en carros particulares y camiones para abastecer los puntos de acopio ubicados en los puertos naturales del Golfo de Morrosquillo.

Las variantes de Cartagena y Barranquilla utilizan la conexión del río Cauca con el río Magdalena. El transporte se hace a través de chalupas, barcos pesqueros y de pasajeros que aprovechan los numerosos brazos del Cauca y su conexión con ciénagas y cuerpos de agua para llegar a sus destinos.⁶⁹ Con el fin de llegar a Cartagena, los grupos criminales utilizan los cuerpos de agua ubicados al margen izquierdo del río Magdalena (Tacamocho y Ciénaga Grande), y de ahí se dirigen al norte por todo el Magdalena hasta los municipios de Calamar, Mahates, Arjona, Turbaná y Cartagena. Ya allí, la droga sale por los puertos comerciales o, recientemente, en lanchas *go fast*⁷⁰ desde Tierra Bomba en dirección al archipiélago de San Bernardo del Viento y a las islas de San Andrés y Providencia, que conectan con rutas de tránsito en Panamá.⁷¹ Para Barranquilla, la ruta toma todo el río Magdalena hasta los barrios ubicados en la desembocadura: Flórez y Siape. Estos puntos de acopio sirven para abastecer a los puertos marítimos comerciales de Barranquilla, Santa Marta y Cartagena, y a las lanchas rápidas que parten desde puertos informales ubicados en Puerto Colombia, Puerto Mocho, Tubará y Juan de Acosta.⁷²

La mayoría de estas rutas están controladas por el EGC, quien, luego de una fuerte disputa con los Caparrapos entre 2017 y 2019,⁷³ un grupo armado que surgió después la desmovilización paramilitar de 2006, logró apoderarse del territorio y las rutas de tráfico de cocaína al cooptar las estructuras y las redes logísticas restantes.⁷⁴ El único lugar en donde el EGC encuentra resistencia es en Barranquilla, debido a la presencia de una organización criminal local denominada «Los Costeños», que controla el mercado local de microtráfico y que le prestaba seguridad a las rutas dentro de la ciudad y los puertos informales y naturales apostados en la desembocadura del río Magdalena.⁷⁵

Sur de Bolívar: la conexión amplia desde el Urabá hasta La Guajira

Hacia el centro del país se encuentra ubicado el clúster del Sur de Bolívar. De allí surgen por lo menos cinco rutas para transportar cocaína hacia la costa. Desde los municipios de Santa Rosa, San Pablo, Simití, Cantagallo y Morales, en Bolívar, la pasta de coca y el clorhidrato de cocaína se transportan en burros, motos y canoas con destino hacia el río Magdalena.⁷⁶ Una primera ruta utilizada es la troncal del Caribe y la Ruta del Sol hasta llegar a Turbo y Necoclí, en el Urabá antioqueño, donde la pasta de coca se lleva en carros particulares y camiones de carga.⁷⁷ La segunda ruta se desprende de esos mismos municipios, pero se dirige al norte, hacia la región de La Mojana, donde se conecta con la ruta que viene de Sur de Córdoba y el Bajo Cauca, para llegar al Golfo de Morrosquillo.⁷⁸

La tercera ruta usa todo el río Magdalena para llegar a los puertos comerciales de Cartagena, Barranquilla y Santa Marta mediante chalupas, embarcaciones de pescadores y planchones que transportan madera y carbón.⁷⁹ En el caso de Santa Marta, esta ruta tiene una variante área. En municipios como Morales, San Pablo y Cantagallo, en Bolívar, existen pistas clandestinas que conectan con la zona bananera del Magdalena (Pivijay), y que se convierte en punto de acopio de la coca que viene por agua o tierra.⁸⁰ Pueblo Viejo y Sitio Nuevo, en Magdalena, son dos lugares desde donde se

despachan los cargamentos de pasta y cocaína en lanchas *go fast* o se contaminan los contenedores de banana que van hacia Europa en el puerto comercial de Santa Marta.⁸¹

La última ruta, después del río Magdalena, atraviesa el complejo cenagoso de Zapatos, en el departamento de Magdalena, donde no hay vigilancia ni control de la Fuerza Pública, para transportar la cocaína de forma terrestre en dos direcciones: la primera, usando la ruta del Sol para llegar a Santa Marta; y la segunda, tomando la troncal del Carbón que atraviesa el sector minero del Cesar y La Guajira, desde San Roque, Chiriguana, la Paz y Valledupar, en el Cesar, pasando por San Juan del Cesar hasta llegar a Riohacha y Maicao, en La Guajira.⁸²

A diferencia de los clústeres del Sur de Córdoba y el Bajo Cauca, las rutas del Sur de Bolívar no tienen un actor dominante que controle los puntos de acopio y las zonas costeras (los puertos comerciales y alternos) de Barranquilla, Magdalena y La Guajira, y los conecte con el mercado internacional. En Barranquilla, el EGC mantiene una disputa con la banda local criminal «Los Costeños», mientras que, en la zona bananera del Magdalena, los contornos occidental y oriental de la Sierra Nevada y en algunas zonas de La Guajira (Dibulla y Riohacha), el EGC tiene una confrontación abierta con las ACSN.⁸³ Diversos entrevistados señalaron que el EGC está intentando dominar tanto el clúster del Sur de Bolívar como monopolizar los puntos de acopio, las rutas y los puertos en toda esta franja del Caribe oriental.⁸⁴ En la parte alta de La Guajira, el EGC domina apoyándose en las comunidades indígenas wayuu, con quienes, al parecer, ha establecido pactos con algunos miembros de la comunidad para ingresar a los territorios y utilizar los puertos naturales.⁸⁵



FIGURA 6 Rutas del comercio de cocaína en el Sur de Bolívar.

La ausencia de un actor que domine y controle el territorio de forma clara explica que los acuerdos sobre la seguridad suelen resultar inestables. El tráfico de cocaína está sujeto a oleadas violentas que redefinen los roles y acuerdos en torno al uso de las rutas por parte de los actores criminales,⁸⁶ así como el de rutas aéreas para saltar los dominios del enemigo (como sucede con las ACSN, que evaden las zonas de control del EGC). Hay que tener en cuenta la gran importancia de las rutas fluviales comparadas con las terrestres, ya que, por cuenta de las disputas armadas, no es posible tener una red de campaneros como la que existe en Córdoba y Sucre.⁸⁷

Catatumbo, la conexión oriental y venezolana: del Magdalena al Zulia

El último clúster está ubicado en el Catatumbo, que por su ubicación estratégica tiene una fácil conexión con el Caribe. Su frontera con el territorio venezolano ha favorecido la creación de rutas que se articulan en dos corredores fundamentales —uno nacional y otro internacional— que se originan en los municipios de Tibú, El Tarra, Sardinata o Teorama, en Norte de Santander, en los cuales se concentran los cultivos de coca y las áreas de transformación.

Del corredor nacional se desprenden dos rutas en dirección al Caribe. Desde Ocaña —puerta de entrada y salida del Catatumbo— surge la primera ruta hacia el centro del país y el complejo cenagoso que acompaña al río Magdalena por el municipio de Gamarra, en el Cesar. Utilizando esta vía fluvial se conecta con los cargamentos que vienen del Sur de Bolívar y que utilizan todo el río Magdalena para llegar a Barranquilla y Santa Marta. En este recorrido, la cocaína se transporta en chalupas, embarcaciones de transporte público y barcos pesqueros que finalizan su recorrido en Barranquilla,⁸⁸ o se desvía antes de llegar a la desembocadura del río Magdalena hacia el complejo de la Ciénaga Grande del Magdalena, en donde la droga es acopiada.⁸⁹

La segunda ruta parte de Ocaña por la carretera nacional Ruta del Sol, pasando por Aguachica, Pelaya, Pailitas y San Roque, en el Cesar, y se dirige hacia el Magdalena para llegar a La Guajira. En la primera variante toma por Bosconia y El Copey hasta la zona bananera (Aracataca y Fundación), donde llega al punto de acopio que abastece al puerto comercial de Santa Marta o a los puertos naturales ubicados en Pueblo Viejo.⁹⁰ En la segunda variante, toma hacia el norte; al llegar a Valledupar, puede dirigirse hacia la Sierra Nevada de Santa Marta o pasar por San Juan del Cesar y Fonseca, y llegar a Barrancas en la Baja Guajira.⁹¹ Al departamento de La Guajira —que funciona como punto de acopio y salida a mercados internacionales— la pasta de coca y el clorhidrato de cocaína llega en camiones, furgones y ambulancias que están adecuados con caletas y eluden los puestos de control de la Policía gracias a la relación con las autoridades del departamento.⁹²

Barrancas es un paso clave para la cocaína. Allí se usa la antigua vía de Tigreras, que ofrece buenas condiciones de seguridad debido al sistema de campaneros que maneja el EGC. Esta vía conecta con la Troncal del Caribe, en donde el flujo de cocaína toma dos direcciones: hacia los municipios de Dibulla y Riohacha, donde la cocaína se despacha en las lanchas rápidas en las playas de zonas rurales o en barrios periféricos de la capital (Nuevo Faro, Villa Fátima, Las Delicias, Puerto Caracol); y hacia Maicao y Manaure (también puntos de acopio), en dirección a los puertos naturales ubicados en la Alta Guajira, como Puerto Estrella, El Pájaro, Nazareth y Puerto López. Allí la droga es enterrada hasta tener las condiciones ideales para ser despachada en lanchas. Estos puertos naturales no son nuevos: son los mismos que utilizaron los contrabandistas y las comunidades indígenas siglos atrás.⁹³



FIGURA 7 Rutas del comercio de cocaína en el Catatumbo.

De todas las rutas, las más complejas en términos de dominios y controles de los actores armados son las que desembocan en el Caribe oriental; es decir, en Magdalena y La Guajira. Si bien, en su mayoría, las rutas descritas están dominadas por el EGC, las ACSN están disputando este control luego de que rompieran una serie de acuerdos que existían entre ambos grupos. Esto explica los intentos de las ACSN por hacer presencia en el Catatumbo; al lograrlo, evita pagar por la seguridad que presta el EGC a las rutas y por tener acceso directo a las zonas de producción,⁹⁴ al tiempo que busca controlar los puertos naturales apostados en los barrios periféricos de Riohacha.⁹⁵

Si bien la incursión de las ACSN no tiene nada que ver con la reciente implosión violenta del Catatumbo, su inserción en la zona puede ser un factor adicional para hacer más violenta y degradada la actual disputa entre las disidencias de las FARC y el ELN. Finalmente, por los intentos monopolizadores del EGC, una situación similar está teniendo lugar en el Magdalena, en donde el EGC controla los puertos naturales de Pueblo Viejo (Magdalena). Allí, existe una disputa por controlar las zonas de acopio y tránsito en la zona bananera y la Ciénaga Grande.⁹⁶

Estas disputas contrastan con dos áreas donde sí hay hegemonía de un actor armado. Las ACSN dominan todos los puertos naturales desde Dibulla (Guajira) hasta Santa Marta, gracias a la presencia histórica que han tenido en el lugar. Y lo propio hace el EGC en la alta Guajira, en zonas de Uribe y Manaure, donde ejercen un importante control gracias a los acuerdos establecidos con las comunidades wayuu para el acopio de pasta de coca en sus territorios y la salida de lanchas rápidas en dirección al Caribe.⁹⁷

Finalmente, hay una ruta que sale del clúster y conecta directamente con otras de comercio internacional ubicadas en Venezuela. Está controlada de manera predominante por el ELN y empieza en Alto Catatumbo, en Norte de Santander, donde toma las vías terciarias que salen del municipio de El Carmen y que tienen fácil conexión hacia los municipios de Pailitas, Chimichagua y Curumaní, en el Cesar. A diferencia del AGC y las ACSN, el ELN no tiene las mismas conexiones con la Fuerza Pública; por ello, usa las vías terciarias que atraviesan toda la serranía del Perijá hasta el municipio de Agustín Codazzi. Aquí, el transporte es acorde con las condiciones materiales de la infraestructura vial. Según un funcionario estatal:

La coca la sacan del Catatumbo por vías terciarias a lomo de mula y caballo, en motos y camionetas 4x4 por la vía principal que conecta a Ocaña con el sur del Cesar, pero de ahí se mete por zonas rurales de las partes altas de la Serranía del Perijá que conecta naturalmente con el territorio venezolano, donde tienen un santuario al otro lado de la frontera e inicia su trayecto para el norte, hacia la alta Guajira venezolana.⁹⁸

En este punto, la modalidad de transporte es terrestre y se inserta en territorio venezolano aprovechando la permisividad que tiene el ELN por parte del Gobierno venezolano y porque tiene el paso bloqueado por territorio colombiano debido a la presencia de un Batallón de Alta Montaña. Eso la obliga a entrar en suelo venezolano, en donde ha consolidado su dominio sobre la carretera Cojoro, que le permite llegar hasta la alta Guajira venezolana en alianza con grupos indígenas wayuu ubicados en el país vecino.⁹⁹

De acuerdo con un entrevistado, eso se debió al control de la criminalidad que realizó el ELN sobre algunas zonas de carretera y comunidades wayuu:

El ELN logra conectar con la carretera de Cojoro gracias al control que hizo sobre los robos y asaltadores de camino que había hacia la alta Guajira venezolana. Con ese servicio se ganó el respeto de las comunidades y estableció contactos con clanes familiares que les permiten pasar por su territorio la droga. Allá en la Alta Guajira la modalidad no varía mucho a la del territorio colombiano. Los indígenas dejan pasar por su zona cobran un dinero por esto, luego almacenan la coca en sus rancherías y de ahí es sacada en lancha.¹⁰⁰

Alianzas internacionales

Con la revitalización del Caribe como zona de tránsito para el comercio internacional de cocaína y el lugar que ocupa el EGC en la actualidad, resulta fundamental comprender las alianzas con la mafia albanesa y la 'Ndrangheta, quienes, mediante su poder económico, están financiando a grupos criminales locales.¹⁰¹ De acuerdo con un informe de la Dirección de Investigación Antimafia italiana, citado por la prensa, el EGC es el mayor proveedor de cocaína de los grupos italianos en Colombia con muchos episodios de importación por mar denunciados entre los puertos de Gioia Tauro, Amberes y Róterdam.¹⁰² No obstante,

los grupos italianos también han desarrollado nuevos enlaces con otros grupos, como las disidencias de las FARC.¹⁰³

Durante los últimos dos años, la Policía ha capturado en Colombia al menos a cinco ciudadanos de nacionalidad italiana por ser miembros de alto perfil de la mafia y promover el narcotráfico de drogas desde Colombia, Ecuador y Perú hacia Europa. En su mayoría se trata de empresarios que lavan el dinero de la cocaína. En 2023, fue capturado en Cartagena Luigi Belvedere, narcotraficante líder de la mafia Camorra y Gigliotti Massimo en Barranquilla, miembro de la

mafia 'Ndrangheta. El primero era presuntamente el encargado de la logística para el envío de cocaína hacia puertos de España, Alemania y Holanda;¹⁰⁴ el segundo, por su parte, era prófugo de la justicia italiana y se le señalaba de tener conexiones con la mafia albanesa para hacer envíos de cargamentos de cocaína hacia los principales puertos de Europa.¹⁰⁵

En 2024, las autoridades capturaron en Medellín a un presunto enlace clave entre los clanes italianos Rinaldi-Formicola, Amato-Pagano y De Micco con grupos criminales colombianos como el Clan del Golfo, encargado de coordinar envíos marítimos de cocaína hacia Países Bajos. De igual manera, durante 2025 también fueron capturados en Bogotá y Cartagena presuntos operadores vinculados a la 'Ndrangheta y al Sistema Mafioso Lombardo, responsables de liderar la compra de grandes cargamentos de cocaína,

controlar rutas marítimas y terrestres, y coordinar envíos desde Colombia, Panamá y Brasil hacia mercados en Europa. Esta última red integra al menos a tres organizaciones de la mafia italiana: la Camorra, Cosa Nostra y la 'Ndrangheta.¹⁰⁶

Además de la mafia italiana, también fue capturado en Barranquilla el principal enlace del Cartel de los Balcanes con organizaciones narcotraficantes en Latinoamérica (en Colombia, el EGC).¹⁰⁷ Finalmente, en agosto de 2025, aprehendieron en Cali a un intermediario clave buscado por la INTERPOL bajo sospecha de tráfico internacional de cocaína y de tener alianzas con el crimen organizado de Suramérica. A este supuesto capo se le señala de ser intermediario entre la mafia calabresa y narcotraficantes de Colombia y Ecuador.¹⁰⁸ ■

EL TRÁFICO DE LA COCAÍNA EN EL CARIBE COLOMBIANO

La costa caribeña colombiana abarca unos 1 642 kilómetros, es decir, el 46,5 % del litoral colombiano.¹⁰⁹ Una vez que la cocaína ha sido transportada a la región del Caribe desde los enclaves de cultivo de coca del Sur de Córdoba, Catatumbo y el Bajo Cauca Antioqueño, su comercialización se lleva a cabo por tres vías: marítima, terrestre y aérea.

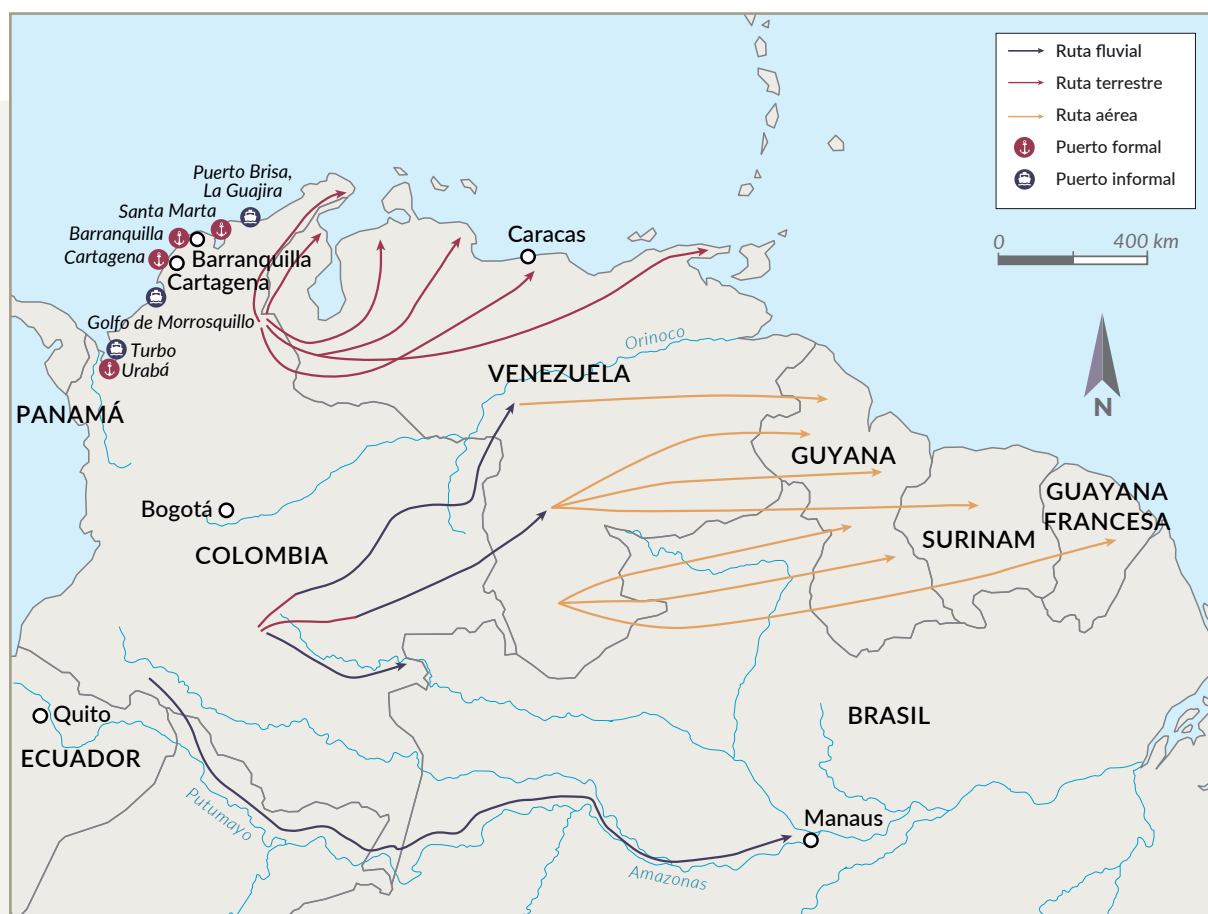


FIGURA 8 Rutas del tráfico de la cocaína desde Colombia.

Tráfico marítimo y portuario

La extensa costa caribeña, la complejidad del control de las fronteras marítimas, la multiplicidad de opciones marítimas y submarinas para transportar productos y, sobre todo, el bajo coste del transporte marítimo de mercancías (flete) han convertido el tráfico marítimo en la principal vía de tráfico de cocaína en el Caribe.¹¹⁰

Desde 2022, el Centro Internacional de Investigación y Análisis Contra el Narcotráfico Marítimo (CIMCON) de la Armada Nacional de Colombia ha registrado un aumento de los casos de tráfico de drogas por vía marítima en el Caribe en comparación con el Pacífico, zona que había registrado el mayor número de casos de este tipo de tráfico entre 2017 y 2021. La Figura 9 muestra la tendencia de los incidentes a nivel nacional y el aumento del número de incidentes registrados en el Caribe, que en 2023 alcanzó una cifra sin precedentes según la base de datos del CIMCON. La Figura 10 muestra la tendencia de los eventos registrados en el Caribe, el Pacífico y ríos del país, y le da sustento a lo que se ha señalado sobre el aumento sostenido que ha registrado el Caribe como ruta de tráfico en los últimos años, hasta el punto de casi igualar al Océano Pacífico para el año 2023.

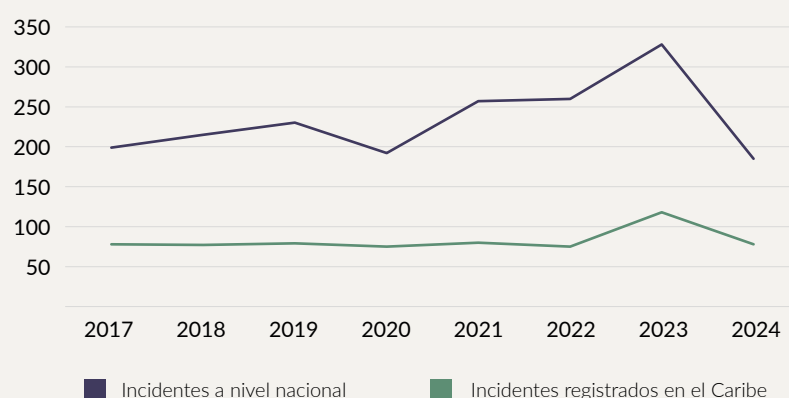


FIGURA 9 Sucesos relacionados con decomisos de cocaína por vía marítima en Colombia y en la región del Caribe, 2017-2024.

FUENTE: Datos del CIMCON.

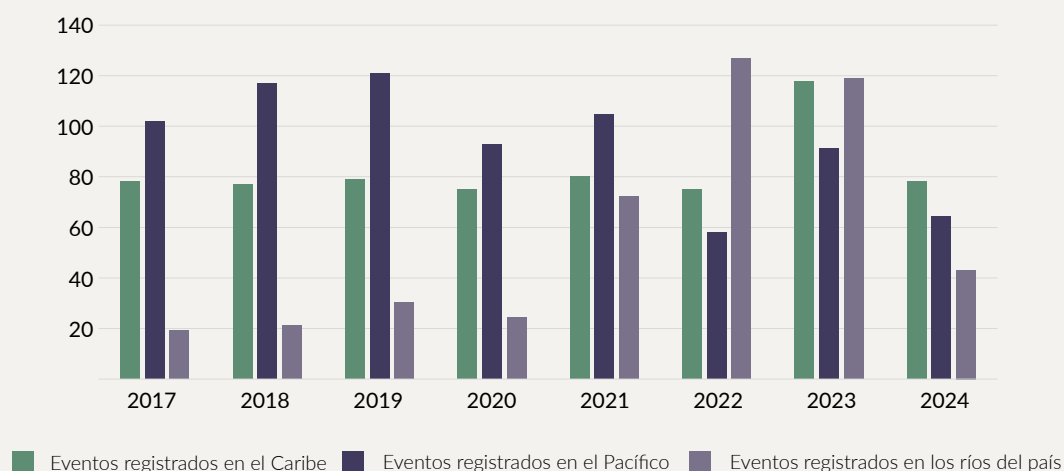


FIGURA 10 Sucesos relacionados con el tráfico marítimo de drogas en las regiones del Caribe, el Pacífico y a nivel fluvial, 2017-2024.

FUENTE: Datos del CIMCON

Actualmente, de acuerdo con el CIMCON, el tráfico de drogas por vía marítima en Colombia se realiza mediante múltiples modos de transporte, clasificados en dos tipos de desplazamiento: móvil y estacionario. Entre las modalidades móviles más comunes se encuentran los buques de alta mar, los buques especializados y las embarcaciones pesqueras o recreativas. En estos casos, las drogas pueden esconderse en la estructura del barco, compartimentos secretos, la carga comercial o adheridas externamente mediante la técnica de «parásito», en la que paquetes son fijados al casco por buzos especializados. En esta misma modalidad, existen formas más sofisticadas como los semisumergibles y submarinos artesanales, utilizados especialmente para transportar grandes cargamentos desde Sudamérica hacia Centroamérica o México evitando radares y patrullajes marítimos.¹¹¹

La segunda modalidad aplica cuando organizaciones criminales dejan cargas a la deriva o balizadas, en las que paquetes impermeabilizados son abandonados temporalmente en el mar y posteriormente recuperados mediante coordenadas GPS o boyas satelitales. Un ejemplo frecuente ocurre en aguas del Caribe, donde lanchas rápidas arrojan cargamentos antes de llegar a la costa para reducir el riesgo de captura y otros actores los recogen horas después. Asimismo, las drogas pueden ocultarse en playas, terrenos baldíos, lagos o vehículos terrestres utilizados como puntos intermedios de almacenamiento y distribución.¹¹²

Estas modalidades del tráfico marítimo de drogas se han actualizado en 2024 debido a la tecnificación de las capacidades del crimen organizado y al desarrollo de nuevas modalidades de tráfico, como el uso creciente de submarinos no tripulados y drones, y la innovación constante en la transformación de los componentes químicos de la cocaína para evitar su detección.¹¹³

El tráfico marítimo de drogas en la región se lleva a cabo tanto a través de puertos oficiales como de puertos alternativos, con salidas e itinerarios utilizados desde hace décadas por actores legales e ilegales. Su uso depende de los intereses de los grupos armados y criminales.

Puertos comerciales públicos y privados

Colombia cuenta con doce zonas portuarias marítimas y fluviales, distribuidas en tres regiones:¹¹⁴ ocho en la región del Caribe (Ciénaga, Cartagena, Golfo de Morrosquillo, Guajira, Santa Marta, Barranquilla, Turbo y San Andrés); dos en la región del Pacífico (Buenaventura y Tumaco); y dos zonas fluviales (en Barrancabermeja y en el río Magdalena).

De entre estas zonas portuarias, la del Caribe es la que registra el mayor volumen de toneladas de mercancías transportadas cada año. De los 174,2 millones de toneladas transportadas en 2025, el 85,5 % se transportó en la región del Caribe.¹¹⁵ Dentro de esta región, Cartagena (27,78 %), Ciénaga (18,09 %) y el golfo de Morrosquillo (14,31 %) fueron las zonas más activas del año, mientras que Barranquilla y Santa Marta transportaron, respectivamente, el 7,4 % y el 6,7 % de la carga.¹¹⁶ Entre 2022 y 2024, Cartagena, Ciénaga y Morrosquillo fueron las zonas con el transporte de mercancías más importante.¹¹⁷ Desde 1991, cuando se sancionó la Ley 1.ª de 1991, también conocida como la Ley de Puertos, Cartagena¹¹⁸ es la zona con el mayor número de puertos de la región.¹¹⁹

El 1 de noviembre de 2025, el número de puertos públicos concesionados en el Caribe ascendía a 63, con la concesión ya otorgada a la Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia-Puerto Antioquia, una nueva terminal portuaria multipropósito situada en el golfo de Urabá que inició operaciones el 5 de febrero de 2026. Esta terminal es, según su página oficial, «capaz de gestionar mercancías generales, vehículos, contenedores refrigerados y secos, graneles sólidos y líquidos, excepto hidrocarburos»,¹²⁰ y tiene la capacidad de movilizar alrededor de siete millones de toneladas al año.

Este nuevo puerto de la costa colombiana ofrece algunas ventajas importantes:¹²¹ En primer lugar, reduce los plazos logísticos y los costos de importación y exportación, ya que se encuentra más cerca de los centros de producción (Bogotá, Medellín, Manizales y Cali) que los demás puertos del Caribe. En segundo lugar, cuenta con la infraestructura más moderna para la manipulación de graneles, lo que reducirá las pérdidas logísticas y aumentará la competitividad de la agricultura colombiana. Por último, es el único puerto de Colombia que dispone de tecnología de vanguardia gracias al uso de escáneres dotados de inteligencia artificial. Con su puesta en servicio, las ventajas estratégicas que ofrece este puerto también podrían ser aprovechadas por organizaciones criminales para el tráfico de drogas, ya que se encuentra cerca de las zonas de cultivo y transformación de la coca¹²² y de la comercialización de la cocaína. También cuenta con una industria bananera que, en el pasado, estuvo vinculada a la financiación de grupos armados y al tráfico de drogas, y en la actualidad los cargamentos de plátanos siguen siendo contaminados con cargamentos de cocaína o tienen un alto riesgo de contaminación por cargamentos de cocaína.

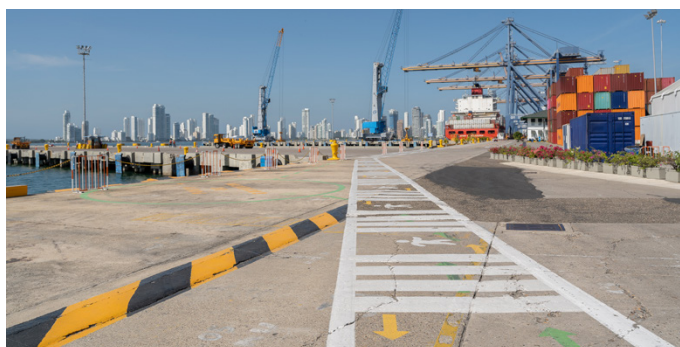
Puertos públicos

Los puertos comerciales públicos del Caribe siguen utilizándose para el tráfico de cocaína, ya que ofrecen la capacidad de realizar envíos a gran escala de cocaína camuflada.¹²³ También acogen un importante tráfico de mercancías marítimas (buques) y terrestres (vehículos) y desarrollan múltiples procesos —descarga y carga, inspección y control, y almacenamiento temporal— que impiden la verificación de todas las mercancías entrantes y salientes, favoreciendo así la contaminación de los buques.¹²⁴ La última ventaja se refiere a la variedad de destinos y conexiones de larga distancia que ofrecen los puertos hacia Estados Unidos, Europa y Asia.¹²⁵

En el Caribe, las empresas portuarias regionales de Santa Marta, Cartagena y Barranquilla son los principales puntos estratégicos desde los que se trafica cocaína. Estos puertos ocupan posiciones estratégicas y han modernizado sus instalaciones, así como sus sistemas logísticos y de manipulación de carga, lo que los ha vuelto atractivos para las organizaciones criminales.¹²⁶

En la actualidad, el Gran Puerto de Cartagena es el más importante de Colombia¹²⁷ y el principal puerto de exportación del país, debido a su nivel de carga transportada, a su infraestructura y al uso de tecnologías que permiten agilizar los procesos y generar una mayor productividad.¹²⁸ A lo largo de sus 30 años de actividad, ha incurrido en procesos de modernización y expansión, consolidándolo como el puerto mejor conectado de América Latina y el Caribe según la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, con más de 15 de las compañías navieras más importantes del mundo, rutas hacia y desde 840 puertos, y conexiones comerciales con aproximadamente 150 países.¹²⁹

Cartagena cuenta con una línea directa con los puertos de Dunkerque, El Havre, Nantes, Burdeos y Marsella en Francia;¹³⁰ con Róterdam en los Países Bajos, Riga en Letonia, Trieste y Monfalcone en Italia y con el puerto del Mar del Norte en Bélgica.¹³¹ Además, según cifras del Ministerio de Defensa, este es el puerto que registró el mayor número de incautaciones de drogas (por parte de las fuerzas armadas y la Policía) en Colombia entre 2021 y 2025, seguido de Santa Marta y Barranquilla.¹³²



El puerto de Cartagena es el principal puerto de exportación de Colombia y en el que se ha registrado el mayor número de incautaciones de drogas. © David Lombeida/Bloomberg vía Getty Images

La contaminación en los puertos comerciales está regulada y facilitada por la corrupción de una red de actores clave que hacen posible el proceso antes de la llegada al puerto y dentro del mismo. Antes de llegar a estos puertos, cada ciudad presenta una dinámica propia. En el caso de Barranquilla, según la información recopilada, la cocaína ingresa al puerto en forma de granos y en envases al vacío, dentro de vehículos.¹³³ Esta entrada por vía terrestre es posible porque las organizaciones criminales controlan la vía de acceso prestando el servicio de introducción de drogas en el puerto y cobrando por su entrada.¹³⁴

En Santa Marta existe un lugar conocido como «La Oficina», controlado por una organización criminal que ostenta poder político y económico y mantiene vínculos con redes transnacionales del crimen organizado, en particular con grupos de la mafia italiana. Es allí donde se negocian y coordinan los envíos de droga de todos los grupos armados. En esta «oficina» se organizan los aspectos logísticos del transporte y se concluyen los acuerdos sobre las modalidades, el momento y el lugar del tráfico.¹³⁵ En 2021, fue detenido allí el ciudadano albanés Besnik Nikolli, alias «el Niko» o «el Gordo», quien buscaba consolidar los vínculos para el tráfico a través de este puerto y cuya extradición había sido solicitada por Francia.¹³⁶

Según las personas entrevistadas para este informe, «La Oficina» es un conglomerado de grupos económicos y políticos locales, pertenecientes a familias tradicionales de Santa Marta, vinculados al tráfico de drogas desde la década de 1970. Con el paso del tiempo, estas familias han llegado a acuerdos con diversos actores armados y criminales para exportar droga, utilizando el puerto comercial o sus propiedades privadas situadas a orillas del mar. Su control sobre las infraestructuras locales, gracias a su presencia en puestos de poder en las administraciones de Santa Marta y del departamento, les permite funcionar como un nodo logístico clave para la exportación de cocaína, ya sea mediante la contaminación de buques o el uso de sus propiedades costeras para la salida de lanchas rápidas.¹³⁷ Aunque «La Oficina» fue mencionada por varias personas entrevistadas, no se ha encontrado información pública sobre este grupo.

Otra dinámica relevante identificada son los contenedores que llegan a Santa Marta procedentes de los municipios de la zona bananera del Magdalena ya están contaminados.¹³⁸ En esta región, los cargamentos de plátanos resultan muy atractivos para los narcotraficantes, ya que, al tratarse de mercancías perecederas, deben transitar más rápidamente por los puertos.¹³⁹

Actualmente, en estas ciudades costeras se está produciendo una reorganización de los grupos criminales y se registran conflictos por el control de las zonas portuarias.¹⁴⁰ En Barranquilla se han registrado asesinatos e intentos de asesinato en los alrededores del puerto y del río, presumiblemente relacionados con el control del tráfico de drogas marítimo y fluvial¹⁴¹. Una dinámica similar se produce en Cartagena, con asesinatos por encargo relacionados con el puerto,¹⁴² o en Santa Marta, con homicidios especialmente en las zonas rurales y en la región bananera, como resultado de la disputa entre el EGC y las ACSN por el control de la Sierra Nevada.¹⁴³

La principal forma de contaminación antes de la llegada a los puertos es el almacenamiento ilegal, es decir, el almacenamiento temporal de estupefacientes en lugares ocultos cercanos a las infraestructuras portuarias o a los lugares de carga de contenedores, antes de su envío por vía marítima.¹⁴⁴ Este almacenamiento temporal puede realizarse en construcciones tales como bodegas y almacenes, o en viviendas donde se prepara la carga para contaminar productos legales o empaquetar los estupefacientes; en espacios abiertos cerca del agua, como terrenos baldíos y playas donde pequeñas embarcaciones pueden acceder a los estupefacientes; bajo el agua, con el ocultamiento de los estupefacientes en

lugares submarinos; bajo tierra, con el ocultamiento bajo el suelo; y, por último, en vehículos terrestres que han sido modificados para albergar escondites en su interior.¹⁴⁵

La contaminación en el interior de los puertos suele ser la principal vía de tráfico de cocaína. Los puertos están formados por conjuntos de contenedores, y esta contaminación debe entenderse en el marco del protocolo de entrada, que suele incluir una sala de análisis y vigilancia para controlar los contenedores, un circuito cerrado de televisión y un calendario con los horarios establecidos para su control.¹⁴⁶

Aun así, debido al elevado flujo de cargas en los puertos, a la necesidad de respetar los itinerarios y a las limitadas capacidades humanas y técnicas, resulta difícil inspeccionar todos los contenedores. Aquellos que son seleccionados al azar para su revisión requieren la presencia de una autoridad aduanera y otra policial, quienes «se sumergen» en los contenedores e inspeccionan los lugares donde podrían encontrarse las bolsas de cocaína.¹⁴⁷ En 2023, Colombia transportó 4 453 000 TEUs (*twenty-foot equivalent units*, unidades equivalentes a veinte pies), lo que representa el 43,8 % del total de contenedores transportados por la Comunidad Andina, seguida de Perú (3 000 TEUs) y Ecuador (2 721 TEUs).¹⁴⁸ Cartagena (3 069 000 TEUs), Callao (2 650 000 TEUs) y Guayaquil (1 280 000 TEUs) fueron, respectivamente, los puertos que registraron el mayor número de contenedores transportados.¹⁴⁹

Los cargamentos de frutas tropicales desempeñan un papel esencial en el tráfico de cocaína en Colombia. En Cartagena, recientemente se incautaron 1 607 kilos de cocaína en un cargamento de frutas con destino al puerto de Sevilla, España.¹⁵⁰ Esta técnica se ha replicado en Ecuador y en otros países productores, debido a la naturaleza perecedera de la mercancía, lo que posibilita un trámite más rápido. En Colombia, el plátano es el producto agrícola más exportado, y la Unión Europea es su principal destino (69,5 %).¹⁵¹ Durante el primer semestre de 2025, la exportación de plátanos aumentó un 22 % con respecto al mismo periodo del año anterior,¹⁵² lo que lo convierte en el producto con mayor riesgo de contaminación, seguido del carbón.

Los cargamentos de carbón tienen antecedentes de contaminación: en 2023, las autoridades colombianas incautaron en el puerto de Barranquilla 2 453 kilos de cocaína ocultos en un cargamento de carbón cuyo destino principal era Bélgica y que, al parecer, pertenecía a la EGC.¹⁵³ El carbón es un producto de alta demanda en Europa, que importó 16,9 millones de toneladas de carbón colombiano en 2022 y, entre enero y marzo de 2024, esa cifra llegó a 15,4 millones de toneladas.

El alto volumen de carga ofrece múltiples oportunidades a los traficantes de cocaína. Según la Dirección General Marítima, se observa un número importante de casos de imitación de la cocaína y de nuevos métodos para simular el carbón.¹⁵⁴ Un aspecto esencial del comercio del carbón es que no se realiza en contenedores, sino en buques de carga más pequeños que los buques graneleros.¹⁵⁵ Su tamaño les permite llegar a puertos secundarios de Europa, menos vigilados, ya que no tienen un gran calado ni una quilla profunda.

Los agentes de aduanas son uno de los actores clave que pueden facilitar la contaminación de los contenedores.¹⁵⁶ Pueden ser miembros de organizaciones criminales que operan en los puertos y tienen acceso a la sala de vigilancia y análisis, además de conocer la ubicación de todos los buques, sus rutas y los números de los contenedores. Desde las salas de vigilancia es posible acceder a información detallada sobre los buques y los contenedores, gracias al chip colocado en ellos. Existen contenedores estándar, contenedores especializados para el transporte de mercancías refrigeradas, contenedores sin techo debido a las dimensiones de la carga, contenedores ventilados con aberturas para la circulación del aire, ya sea natural o mecánica, entre otros. El detalle de cada contenedor se

encuentra en el chip, que permite identificar con precisión los buques y contenedores contaminados y a quién pertenecen las mercancías traficadas, ya que la contaminación suele producirse casi siempre antes del precintado de los contenedores.¹⁵⁷

Además de los contenedores, una de las principales vías de contaminación son los buques de alta mar. En los últimos años se ha observado un aumento del tráfico de cocaína fijada o pegada al casco de estos buques, realizada por buzos a la salida de los puertos comerciales o en alta mar. Esta técnica, conocida como «parásito», es cada vez más frecuente en los buques con destino a los principales puertos europeos (Róterdam, Amberes y Hamburgo).¹⁵⁸ En 2021, se dismanteló una banda conocida como Troya en Colombia. Esta banda vendía tubos metálicos a buques en los puertos de Barranquilla, Cartagena y Santa Marta para pegar la mercancía y hacerla llegar a los principales mercados mundiales. Se estima que en un periodo de dos años enviaron más de 20 toneladas de cocaína por este medio.¹⁵⁹ La tendencia se ha observado en Brasil, en el puerto de Vitória, donde se cargaron buques con cocaína con destino a Europa mediante la misma técnica.¹⁶⁰

Puertos privados

En toda la región del Caribe existen puertos privados que han sido concesionados a empresas para su uso exclusivo. La información disponible sobre la implicación de los puertos privados en la red de tráfico es muy escasa, ya que no están sujetos a los mismos sistemas de registro que los puertos públicos. Fueron pocas las personas entrevistadas con conocimiento directo del funcionamiento de dichos puertos, y no se ha encontrado información en la prensa ni en informes especializados sobre presuntas conexiones o investigaciones en curso. Al momento, solo se ha obtenido información sobre posibles vínculos entre este tipo de puertos y la salida de pequeñas cantidades de cocaína en La Guajira¹⁶¹ y en Barranquilla.

La escasa disponibilidad de información sobre este tipo de puertos puede deberse, en parte, al carácter privado de las empresas que los explotan, lo que restringe el acceso a sus datos y procesos internos. Además, los esfuerzos institucionales de análisis, control e investigación se han centrado principalmente en los puertos públicos con mayor capacidad de tráfico. No obstante, Colombia cuenta con un historial significativo en lo que respecta a los vínculos entre empresas privadas y actividades delictivas. Un caso mediático es el de la multinacional Chiquita Brands International, encontrada culpable en 2024 por un tribunal estadounidense de financiar a las Autodefensas Unidas de Colombia, organización designada como grupo terrorista por Estados Unidos en 2001.¹⁶² El 30 de enero de 2026 se llevó a tribunal la apelación interpuesta por Chiquita Brands en contra del veredicto de 2024 y el caso sigue abierto.¹⁶³

Puertos alternativos, informales y naturales

Los puertos alternativos, informales y naturales se distribuyen a lo largo de toda la costa caribeña colombiana. Históricamente, estos puertos han sido utilizados por los grandes cárteles de la droga, así como por grupos armados y organizaciones criminales, para el comercio internacional ilícito.

A diferencia de los puertos comerciales, en este tipo de puertos los cargamentos suelen ser de menor volumen, usualmente por debajo de las cinco toneladas. Además, dado que no están sujetos a un control institucional ni requieren infraestructura compleja, resultan especialmente atractivos para las embarcaciones pequeñas que pueden desplazarse con facilidad en trayectos cortos, por ejemplo, hasta zonas intermedias en alta mar.

Los puertos alternativos funcionan como eslabones de una cadena logística que abastece nuevos puntos de almacenamiento en las islas colombianas del Caribe, como los archipiélagos de San Andrés y Providencia y de San Bernardo, y en otras zonas en alta mar. Estos puntos funcionan como zonas de almacenamiento, facilitan el reabastecimiento de combustible de las lanchas rápidas y actúan como nodos de conexión con otras regiones del Caribe continental. En sitios como Panamá y Costa Rica, y algunas de las Antillas Mayores y Menores, las redes de tráfico pueden utilizar los puertos comerciales para contaminar los contenedores a bordo de buques de gran tonelaje, o pueden continuar el tránsito mediante lanchas, sumergibles o semisumergibles.

Los puertos naturales e informales suelen ser escenario de procesos fundamentales para el comercio internacional ilegal. En muchas de estas costas y playas se encuentran puntos de recolección y laboratorios donde se lleva a cabo la fase final de la transformación de la base de coca, con el fin de mejorar la calidad del producto antes de su envío al destino final. Estos centros pueden estar situados en fincas adyacentes a las zonas costeras, en instalaciones hoteleras, en manglares o incluso directamente en las playas, donde la droga se entierra en sacos hasta que se reúne una cantidad suficiente para ser transportada por los distintos medios marítimos disponibles. Se estima que, cuando se reúnen entre una y cinco toneladas en los puntos de recogida, se llevan a cabo los envíos.¹⁶⁴

En estos puertos se utilizan diferentes medios de transporte: lanchas semisumergibles con propulsión autónoma, y otras diseñadas para navegar a nivel del mar, drones, barcos de pesca, veleros, yates, embarcaciones de recreo y, sobre todo, lanchas rápidas. Estas últimas son uno de los medios de transporte marítimo más habituales desde la década de 1980. Las lanchas rápidas se construyen con materiales livianos, como la fibra de vidrio, el Kevlar y la fibra de carbono. Se caracterizan por su casco en forma de «V» profunda y por estar equipadas con al menos dos motores fuera de borda. A menudo se pintan de azul, verde, gris o negro para camuflarse en el entorno marino. Además, en julio de 2025, la Armada colombiana incautó por primera vez un semisumergible no tripulado en el mar Caribe, cerca de Santa Marta. Según las autoridades, pertenecía al Clan del Golfo y se encontraba en fase de pruebas, ya que no contenía droga.¹⁶⁵

La mayoría de los cargamentos parten de puertos naturales, es decir, entradas de agua como bahías o estuarios, que ofrecen refugio para el fondeo sin necesidad de infraestructura compleja. Es el caso de las playas situadas en el golfo de Morrosquillo, en el golfo de Urabá o en algunas zonas de Riohacha. Sin embargo, en los últimos años, el uso de playas expuestas al mar abierto, con mareas fuertes y poco pobladas y con escasa afluencia turística, se ha convertido en una estrategia para eludir la vigilancia de la Guardia Costera y la Armada Nacional.¹⁶⁶

El tráfico de cocaína a través de este tipo de puertos y modalidades afecta en gran medida a las comunidades locales. Muchas de estas embarcaciones son pilotadas por pescadores locales, personas residentes en países vecinos con acceso al mar Caribe o a las islas de la región. Estas personas poseen un profundo conocimiento del mar, de las mareas, de las rutas más eficaces, de las zonas de desembarque más seguras y de las estrategias necesarias para eludir las patrullas marítimas de los Estados. Entre los ejemplos que ilustran esta dinámica, cabe citar el papel cada vez más importante de los ciudadanos dominicanos en el transporte de mercancías desde la Alta Guajira, así como la participación de los habitantes establecidos en el golfo de Morrosquillo, en Montes de María, y de las comunidades indígenas.¹⁶⁷

El papel de las comunidades costeras del caribe Colombiano

La comunidad wayuu, situada en La Guajira colombiana y venezolana, en el Caribe oriental, tiene vínculos con los compradores estadounidenses de marihuana,¹⁶⁸ y con grupos transnacionales vinculados al tráfico de cocaína.¹⁶⁹ Su implicación también puede estar relacionada con situaciones de reclutamiento forzoso.¹⁷⁰

Riohacha, la capital de La Guajira, cuenta con una larga historia de contrabando y tráfico de marihuana y cocaína, en la que participan diversos sectores de la comunidad. Por un lado, encontramos agentes que disponen de importantes recursos económicos, en particular jóvenes procedentes de familias acomodadas, que financian la logística del transporte a cambio de intereses para la compra de motores fuera de borda, la construcción de cascos de embarcaciones y la remuneración de los barqueros que realizan la travesía en alta mar. Al final del proceso, suelen recibir el doble o incluso el triple de su aporte inicial.¹⁷¹

Según el testimonio de un representante de la sociedad civil, la participación de las comunidades vulnerables en el tráfico de drogas ha generado «modelos culturales en los que se ha normalizado el vínculo con el tráfico de drogas y las economías ilegales, amparados por el abandono del Estado».¹⁷² En zonas como Villa Fátima, un gran número de habitantes participa o ha participado en la logística del transporte de drogas. Entre los roles socialmente reconocidos se encuentran los de ensambladores y «fibros», encargados de fabricar localmente embarcaciones de fibra de vidrio y resina.¹⁷³

La participación de la comunidad de Villa Fátima, a su vez, genera otros problemas sociales de gran magnitud. Cuando la mayor parte de los varones en edad activa se dedica a las tareas de transporte de cargamentos, la comunidad se ve privada de su participación en otros circuitos laborales y de cuidado. Además, al ser una tarea riesgosa e ilegal, siempre existe la posibilidad de que no regresen. En una comunidad de 400 familias, al menos 42 personas se encuentran detenidas en prisiones extranjeras y al menos 12 han desaparecido.¹⁷⁴ Al riesgo de muerte, encarcelamiento o desaparición se contraponen el rédito monetario que, de otra manera, no sería posible alcanzar.

En la región de Montes de María, la situación es similar. En un contexto de escasos recursos materiales y de posibilidades de ascenso social, los grupos armados y criminales ofrecen acceso a bienes de consumo que, de otro modo, no llegarían a las comunidades. Según uno de los entrevistados para este estudio, cuando grupos como el EGC proveen de comida e ingresos a la comunidad, «se aprovechan de la pobreza para utilizar el capital humano de las comunidades y mantener las economías ilícitas».¹⁷⁵

Rincón del Mar, situado en el municipio de San Onofre, Bolívar, goza de una ventaja estratégica desde el punto de vista de las organizaciones criminales: solo cuenta con una vía de acceso. Cuando las fuerzas del orden planifican una operación o se desplazan funcionarios judiciales, el EGC logra anticiparse a su llegada mediante una red de



Riohacha, La Guajira. Las comunidades costeras del Caribe colombiano ocupan una posición estratégica en las rutas marítimas del narcotráfico. © *Fernanda Pineda/Bloomberg* vía Getty Images

informantes. Esta red de inteligencia está compuesta por personas que dependen de los ingresos ilícitos para sobrevivir en una economía desigual. Según el testimonio de un funcionario entrevistado para este informe:

Muchos de estos pescadores viven en aldeas o en zonas marginales de las capitales. En algunos casos, se trata de habitantes de zonas rurales desplazados por la violencia; en otros, son personas indígenas con escasos recursos que no han recibido la atención del Estado. Sus medios de subsistencia son limitados, por lo que almacenar un cargamento de droga o colaborar en su transporte hacia un centro de recogida representa una gran oportunidad económica para sus familias. Si pueden ganar entre uno y dos millones de pesos al mes, este tipo de trabajo les permite obtener hasta quince veces esa suma.¹⁷⁶

Gracias a esta ventaja y a su acceso directo al mar, el municipio desempeña un papel clave, desde el punto de vista geográfico, en la puesta a flote de submarinos y en el uso de las zonas de manglar como escondites para ocultar los cargamentos.

Las redes de tráfico de drogas aprovechan los conocimientos de los pescadores y navegantes locales para surcar las aguas y llegar a las rutas marítimas internacionales del mar Caribe. Este es el caso, por ejemplo, de Santa Catalina (Bolívar), San Juan de Acosta, Tubará, Puerto Colombia y Piojó (Atlántico), Pueblo Viejo, Ciénaga y el Parque Tayrona (Magdalena), así como en todo el litoral de La Guajira, desde Dibulla hasta Punta Gallinas, zonas en las que las patrullas oficiales son limitadas debido a las difíciles condiciones marítimas. ■

Incautaciones y prohibición

La lucha contra el tráfico de drogas en Colombia ha atravesado diferentes etapas en función de su expansión, de la transformación de los cárteles y de los grupos armados, de los ciclos de violencia y de los esfuerzos nacionales e internacionales desplegados para mitigarla. Desde estrategias represivas, procesos penales y extradiciones entre los años 1970 y 1980, hasta la actualidad, en la que se apuesta por enfoques más integrales.¹⁷⁷ La lucha contra el tráfico de drogas da prioridad a la reducción de las capacidades, los ingresos y las redes más poderosas.¹⁷⁸ En Colombia, la tendencia de las incautaciones durante los últimos ocho años muestra un aumento constante en el registro de incidentes relacionados con el tráfico marítimo desde al menos 2019, año con el menor número de registros, hasta 2024, el último registro y el más alto hasta el momento.

Los esfuerzos del Gobierno se han centrado en los mares (el Caribe y el Atlántico) y han puesto énfasis en la política de prohibición y en la revitalización parcial de las rutas caribeñas. Pocos días antes de que Estados Unidos retirara la certificación a Colombia, en septiembre de 2025, el Gobierno de Gustavo Petro podía dar cuenta de un alto volumen de droga incautada: 89 toneladas de cocaína en ríos, mares y zonas terrestres en 2024 y 600 toneladas en el primer semestre de 2025.¹⁷⁹

Aunque estos embargos alcanzan cifras récord, algunos expertos señalan que «la cantidad de cocaína pura producida ha aumentado a un ritmo mucho más rápido que la capacidad del Gobierno para detenerla».¹⁸⁰ Siguiendo este razonamiento, las cantidades incautadas representarían, pese al número de incautaciones registradas en 2023, «el porcentaje más bajo del total de cocaína producida en Colombia».¹⁸¹ Según el último informe de vigilancia de cultivos, el potencial de producción de cocaína aumentó un 53 % en 2023.¹⁸² Los impactos reales de las incautaciones sobre el tráfico de drogas no son tan evidentes, y el récord de incautaciones no resulta tan impresionante si consideramos la aceleración del volumen total de producción. El aumento del número de incautaciones, como muestran las cifras y la Figura 11, se ajusta a la orientación política del Gobierno de Petro.¹⁸³ Esta prioridad se estableció en la Política Nacional de Drogas 2023-2033.

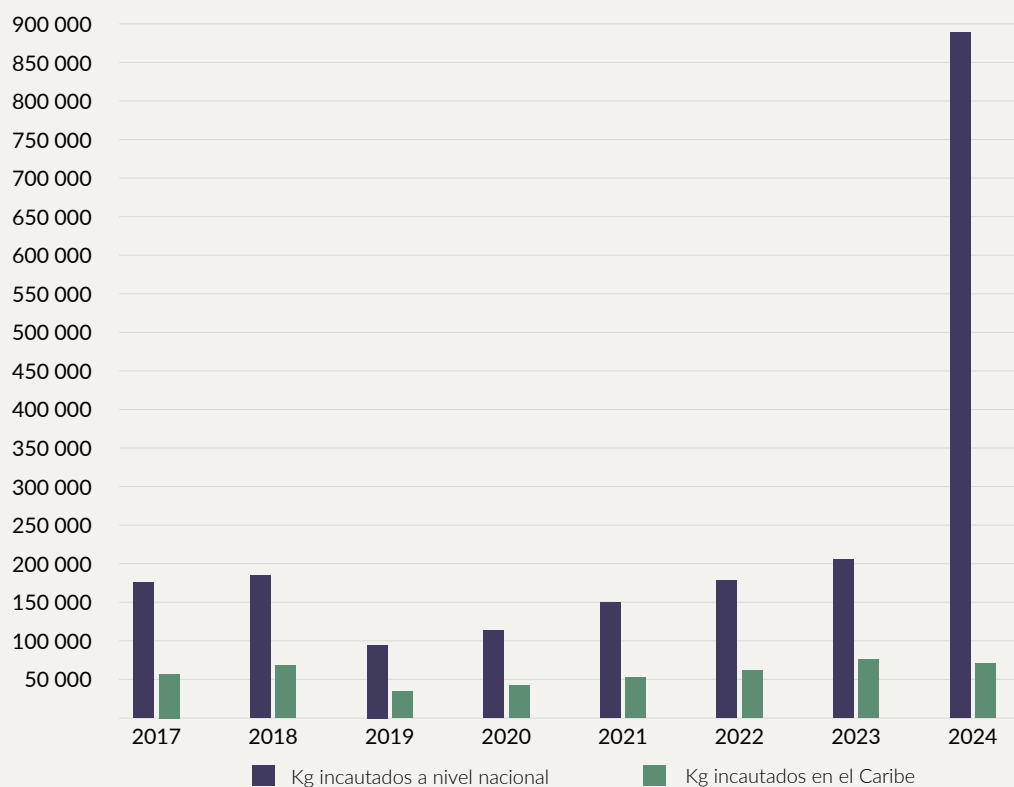


FIGURA 11 Incautaciones de cocaína en toda Colombia y en la región del Caribe colombiano, 2017-2024.

FUENTE: Datos del CIMCON

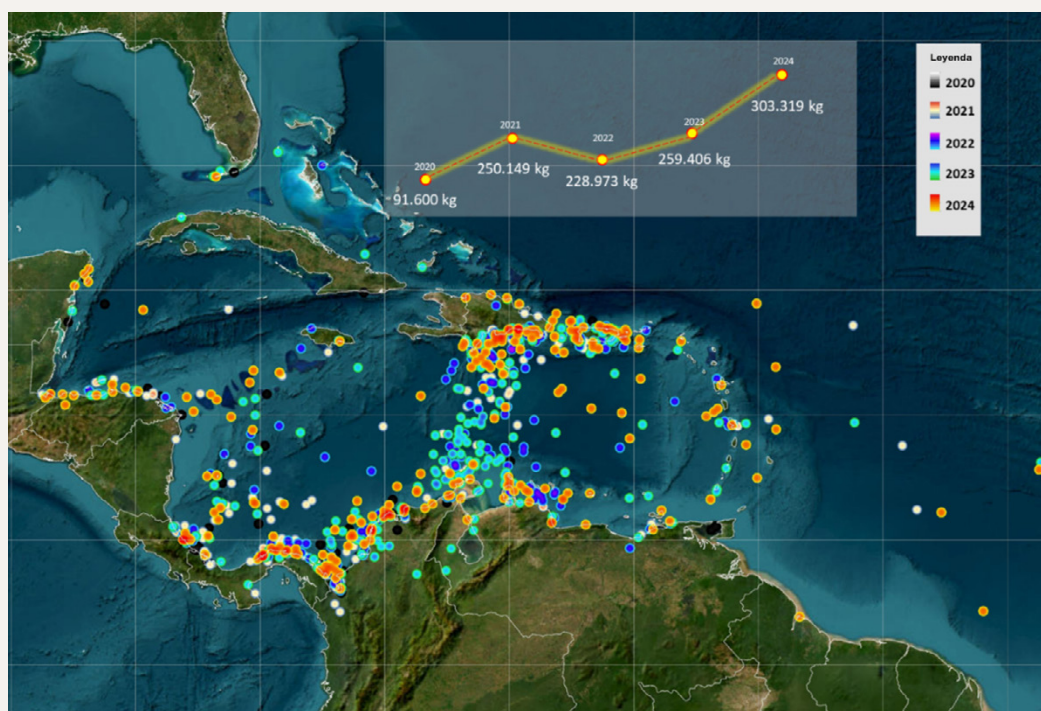


FIGURA 12 Puntos críticos y cantidades de cocaína incautadas por vía marítima en el Caribe, 2020-2024.

FUENTE: Datos del CIMCON, 2025

Sin embargo, a pesar de los esfuerzos realizados por distintos agentes del Estado y de la cooperación internacional establecida para reforzar los embargos en el Caribe, las fuentes consultadas para este informe señalan las dificultades que plantea la lucha contra el tráfico marítimo de cocaína. Entre otras, destacan la falta de capacidad tecnológica y los recursos limitados de las fuerzas del orden para controlar el mar y los desplazamientos de pequeñas embarcaciones. La adaptación y reinención constantes de los métodos utilizados por las organizaciones criminales para traficar con drogas es otro de los obstáculos señalados, junto con factores externos como las condiciones meteorológicas y de navegabilidad, que obligan a los buques oficiales a permanecer en alta mar, sin poder desplazarse con facilidad. La ausencia de una base naval cerca de las zonas de partida y las condiciones generales de la política de interceptación encarecen asimismo las operaciones.

Este diagnóstico, realizado por contactos locales que estén o no implicados en el tráfico, muestra hasta qué punto los actores de las zonas clave reconocen puntos fuertes y débiles de la Fuerza Pública. Por ejemplo, cuando se realizan incautaciones en alta mar, los detenidos deben ser trasladados a tierra lo antes posible para ser puestos a disposición de las autoridades judiciales. Esto implica que el buque interrumpe sus actividades de patrulla, una situación de la que las organizaciones criminales se aprovechan para enviar nuevos cargamentos a bordo de lanchas rápidas mientras la patrulla se dirige hacia tierra. Además, esto genera gastos operativos adicionales e interrumpe la operación inicialmente prevista.

Política portuaria durante el gobierno de Gustavo Petro

El Gobierno del expresidente Petro reconoció que los puertos «han sido cooptados por los narcotraficantes y los contrabandistas» y declaró su compromiso de promover una reforma destinada a «cambiar el método de vigilancia y administración de los puertos».¹⁸⁴ Sin embargo, hasta el fin de su Gobierno en agosto de 2026, se desconoce si hubo avances al respecto.

Su estrategia portuaria se puso en marcha oficialmente en julio de 2023, con el objetivo de actualizar la doctrina vigente y «promover la eficacia del sector portuario colombiano para adaptarlo al entorno mundial y territorial, según los principios de sostenibilidad».¹⁸⁵ Esta política se articula en torno a seis acciones positivas, es decir, reformas administrativas y regulatorias que, no obstante, dejan de lado la cuestión de la seguridad efectiva, que este informe considera la más urgente. Aunque esta política no incluye un pilar dedicado explícitamente a las cuestiones de seguridad, procura reforzar los mecanismos de control portuario, lo que contribuiría a la seguridad. Además, se han elaborado diversas estrategias para hacer frente a las limitaciones

del control portuario, entre las que destacan dos iniciativas recientes y una propuesta presidencial.

En primer lugar, la estrategia gubernamental «Colombia Portuaria 2023»,¹⁸⁶ puesta en marcha en 2023 con el objetivo de «luchar contra la ilegalidad y el contrabando, y tomar medidas enérgicas contra el incumplimiento de las normas vigentes en el sector».¹⁸⁷ Según la Superintendencia de Transportes, durante su implementación, se han abierto «5 investigaciones y proferido 3 sanciones por \$4.241.769.618 [algo menos de 1 millón de euros], a los puertos por el incumplimiento del deber de garantizar un servicio público de forma continua, permanente y eficiente al no tener los equipos para inspección no intrusiva de la carga en permanente funcionamiento».¹⁸⁸ Una de estas sanciones se impuso a la Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla por no haber garantizado las condiciones mínimas de seguridad requeridas para sus operaciones.¹⁸⁹ Más allá de los resultados obtenidos en 2023, no está claro si esta estrategia se sigue aplicando plenamente en la actualidad.

En segundo lugar, la Asociación de Puertos del Atlántico ha elaborado un proyecto de inspección submarina con el objetivo de «reforzar la seguridad en los puertos mediante la identificación de buques contaminados por drogas en sus estructuras sumergidas»,¹⁹⁰ especialmente en relación con los buques con destino internacional. El proyecto fomenta la inspección mediante equipos de buceo mientras los buques están en revisión en los puertos. Este proyecto ya fue objeto de un ejercicio piloto en enero de 2025 y actualmente está

siendo examinado por la Dirección General Marítima (Dimar) de Colombia.

Aunque se registran diversos esfuerzos institucionales, intersectoriales, privados y de cooperación internacional para mejorar la seguridad en los puertos, Colombia aún no cuenta con una estrategia nacional centrada específicamente en la prevención y la reducción del contrabando y del tráfico de drogas en estos espacios. ■

Por aire y tierra: las zonas grises de Venezuela

La articulación de las redes de tráfico colombianas con las venezolanas se encuentra hoy en el centro de los debates regionales. El tráfico de cocaína a través de Venezuela no es un fenómeno reciente, pero en la última década se ha convertido en una ruta clave para su tránsito hacia el Caribe, América Central, Europa y África.

Algunas razones, tanto históricas como recientes, contribuyen a comprender esta dinámica. Por un lado, existe un grado de permisividad o complicidad entre las autoridades venezolanas y las redes vinculadas al «cartel de los Soles»¹⁹¹ con ciertos grupos armados colombianos, en particular el ELN y los disidentes de las FARC.¹⁹²

Venezuela se está posicionando cada vez más como una zona de producción de cocaína.¹⁹³ En los últimos cinco años, la prensa ha informado de la presencia de zonas de cultivos ilícitos en los estados de Zulia y Apure, cerca de laboratorios de transformación de hojas de coca y de pistas clandestinas.¹⁹⁴ Según InSight Crime, alrededor del 10-15 % de la producción mundial en 2022 procedía de suelo venezolano.¹⁹⁵



Laboratorio clandestino para la producción de cocaína ubicado a escasos kilómetros de la frontera con Colombia, en la Sierra de Perijá, Zulia, Venezuela. © Federico Parra/AFP vía Getty Images

Las diversas entrevistas realizadas para la elaboración de este informe, sin embargo, no ofrecen una corroboración plena de estos datos.¹⁹⁶ Por lo tanto, conviene mantener la cautela respecto de la producción de cocaína en territorio venezolano, con el fin de comprender mejor las transformaciones en las rutas de tráfico transfronterizo y las relaciones que unen a ambos países.

Según la información recopilada sobre el terreno, la cocaína que transita hacia Venezuela procede de tres regiones de Colombia donde se concentran los cultivos de coca: Catatumbo, Caquetá-Guaviare y Putumayo. Estas regiones están bien conectadas entre sí gracias al uso de corredores naturales, tanto terrestres como fluviales. Se identifican dos corredores principales con origen en Colombia que utilizan el territorio venezolano como vía de tránsito. El primero corresponde a la conexión sureste con el Orinoco y la Amazonía venezolana (Apure, Amazonas y Bolívar) y el segundo, a la conexión entre el Catatumbo y el Caribe venezolano (Zulia, Falcón, Carabobo y Sucre).¹⁹⁷

En la conexión del sureste colombiano (Caquetá, Guaviare y Putumayo) con el Orinoco y la Amazonía venezolana, existe un corredor de movilidad utilizado históricamente por los grupos insurgentes, conocido como ABC (Arauca-Boyacá-Casanare), así como los senderos que parten de Caquetá y Guaviare y conectan con Guainía y Vichada, zonas fronterizas con los estados venezolanos de Apure, Bolívar y Amazonas.¹⁹⁸ Estas rutas terrestres se entrelazan con numerosos ríos pertenecientes a las cuencas del Orinoco (Guaviare, Meta, Vichada, Arauca, entre otros) y del Amazonas (Caquetá y Vaupés). En este paisaje diverso y complejo, las autoridades colombianas encuentran obstáculos para la vigilancia efectiva debido a su desconocimiento de las rutas fluviales, a la dificultad de su navegación y a la falta de equipamiento adecuado.¹⁹⁹ Todo esto facilita el tráfico de droga por las riberas y espejos de agua, debilidad que, según un entrevistado, aprovechan muy bien los grupos criminales colombianos:

Los actores criminales de esta zona, en particular los disidentes de las FARC, conocen muy bien el terreno, ya que son originarios de la región. Han nacido allí o llevan más de diez años viviendo allí. Este conocimiento del territorio les permite tomar rutas que las fuerzas del orden desconocen; lo mismo ocurre con los brazos de los ríos, que a menudo conectan una región con otra. Esto les da una ventaja considerable sobre las fuerzas del orden, que no solo carecen de embarcaciones adecuadas para navegar por los pequeños ríos o sus afluentes, sino que tampoco conocen el terreno.²⁰⁰

Una vez que los cargamentos de droga llegan a las regiones del Orinoco y de la Amazonía venezolana, hay numerosas pistas clandestinas desde las que despegan avionetas con destino al mar Caribe. Muchas de estas pistas operan sin la vigilancia del régimen venezolano o con la complicidad directa de las autoridades. En el Orinoco, la pasta de coca producida en territorio colombiano se mezcla y se almacena con la cocaína procesada en territorio venezolano. Cuando se reúne la cantidad necesaria para un cargamento, los aviones despegan hacia Surinam y las Guayanas, o hacia las Antillas Menores, desde donde existe una conexión directa con los mercados europeos y norteamericanos. Este tráfico aéreo de drogas es posible porque las pistas en el Orinoco se encuentran cerca de las islas del Caribe, lo que permite trayectos cortos de hasta 1 000 kilómetros que una aeronave sencilla puede cubrir.

En Guyana, Estados Unidos ha sancionado recientemente a una red de tráfico de drogas que enviaba cocaína a su territorio, así como a Europa y al Caribe. Esta red estaba compuesta por ciudadanos guyaneses y colombianos, que coordinaban submarinos, aviones ligeros y rutas terrestres. Los miembros colombianos se encargaban de la logística operativa, supervisando las pistas clandestinas en Colombia, utilizadas por las avionetas que transportaban cocaína hacia Guyana, en el marco de un circuito de distribución internacional más amplio.²⁰¹

En este caso, los traficantes han aprovechado la disputa entre Venezuela y Guyana sobre la región del Esequibo,²⁰² la cual aumentó tras el reclamo de Nicolás Maduro en 2023 para instalar pistas que faciliten la llegada de aviones ligeros procedentes de Colombia y Venezuela. La situación se agrava debido a la limitada capacidad del Gobierno guyanés para controlar el territorio y a los altos niveles de corrupción entre las autoridades venezolanas. En varias ocasiones se han detectado vuelos no registrados que entraban en la región del Esequibo procedentes del oeste. Aunque no siempre es posible confirmar su origen, el jefe de la lucha antidroga de Guyana, James Singh, ha indicado que, en algunos casos, los datos de vuelo y los testimonios de los propios pilotos han permitido establecer que la droga procedía de Venezuela.²⁰³

En cuanto a la conexión Catatumbo-Caribe venezolana, existen dos caminos. El primero entra en Venezuela desde el Catatumbo por el estado de Zulia, utilizando el río Catatumbo y los senderos fronterizos. Desde allí, la cocaína se transporta por vía fluvial o terrestre hacia el norte, hasta las costas de los estados de Zulia, Falcón, Carabobo y Sucre. A partir de estos puntos, la droga se transporta hacia los Estados Unidos, siguiendo rutas que pasan por Centroamérica, Jamaica y la República Dominicana, o hacia Europa.²⁰⁴ El segundo, desde lugares como Puerto Cabello (Carabobo) y determinadas zonas de Sucre, los cargamentos suelen pasar primero por Surinam y Guyana, desde donde cruzan el Atlántico para llegar a países de África Occidental como Ghana, Guinea-Bissau, Togo y Cabo Verde.²⁰⁵ El objetivo es llegar a lugares de almacenamiento cercanos a los puertos comerciales, donde se implementa la contaminación de los contenedores.

También existen otras vías de transporte en este circuito que no utilizan puntos de tránsito, sino que se dirigen directamente al suelo europeo. El 7 de diciembre de 2024, las autoridades españolas interceptaron más de 3 300 kilogramos de cocaína a bordo de un barco pesquero con pabellón venezolano al oeste de las Islas Canarias. Durante esta operación, se detuvo a diez tripulantes —nueve ciudadanos venezolanos y uno colombiano— y se incautaron 110 fardos de cocaína.²⁰⁶

Las entrevistas sobre el terreno destacaron que, en los últimos dos años, las conexiones entre los traficantes colombianos y venezolanos se han desplazado masivamente hacia la zona de Zulia, a través de la Alta Guajira. En esta ruta, los vínculos del ELN con las comunidades wayús son de gran importancia. La capacidad del grupo insurgente para regular la delincuencia a nivel local ha sido bien recibida por las comunidades indígenas, lo cual también se ha visto facilitado por el control que ejerce el ELN sobre una carretera nacional llamada Cojoro, que conduce a la parte más insular de la Alta Guajira venezolana. Para llegar al territorio venezolano, el ELN utiliza los senderos que atraviesan toda la Serranía del Perijá. A la altura de Manaure, penetra en territorio venezolano para eludir los controles ejercidos por el Estado colombiano, en particular por los Batallones Especiales Energéticos y Viales, que han cerrado el paso fronterizo de Maicao.²⁰⁷

DE LAS ISLAS HACIA EUROPA

El último eslabón de la cadena del tráfico de cocaína en el Caribe colombiano se relaciona con la conexión con los mercados externos a la región. Desde los puertos comerciales y alternativos, las lanchas rápidas y los contenedores son los principales medios de transporte utilizados para conectar los mercados ilícitos del Gran Caribe.²⁰⁸

La cocaína destinada a los Estados Unidos a través del Caribe proviene principalmente del noreste de Colombia (Figura 13). En concreto, se transporta a bordo de lanchas rápidas y de barcos de pesca que parten del golfo de Urabá, del golfo de Morrosquillo y de algunos puertos naturales de la región de Cartagena (como Tierra Bomba). Estas embarcaciones utilizan las islas del archipiélago de San Bernardo del Viento como punto de tránsito hacia Panamá, en particular hacia San Blas.

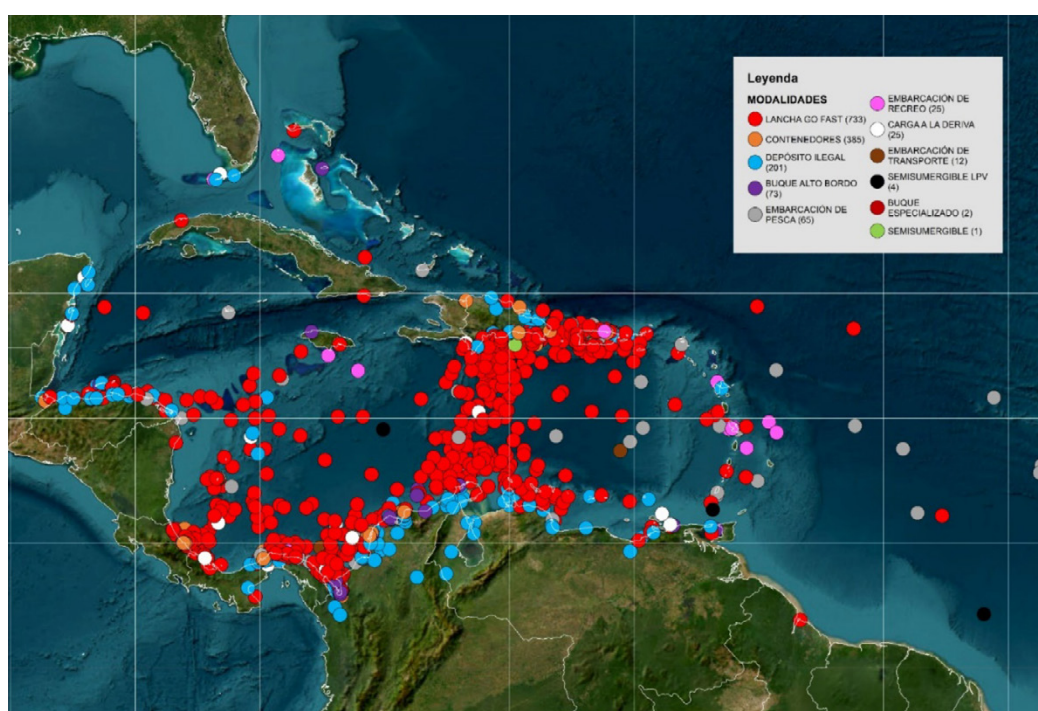


FIGURA 13 Modalidades del tráfico de drogas por vía marítima en el Gran Caribe, 2021-2024

FUENTE: Datos del CIMCON, 2025



FIGURA 14 Conexiones internacionales de la Colombia caribeña.

Una ruta menos transitada es la que utiliza las Islas de San Andrés como punto de tránsito para llegar a Cuba, la República Dominicana y Jamaica. La cocaína puede continuar hacia los Estados Unidos o ser reenviada a Europa (Figura 14). Esta ruta se beneficiaba de que las islas de San Andrés y Providencia fueran históricamente consideradas zonas poco peligrosas. Aunque existían actividades de contrabando bien establecidas, estas no implicaban niveles elevados de violencia. Sin embargo, esta situación ha cambiado en los últimos 15 años.²⁰⁹ Algunos grupos criminales colombianos han intentado afianzarse para controlar en mayor medida todo el circuito de transporte, lo que ha incrementado significativamente la violencia. El EGC se ha enfrentado a grupos criminales de menor escala por el control del territorio, lo que ha desencadenado una ola de asesinatos, con un aumento del 71 % en 2023 respecto a 2022 según los últimos datos disponibles.²¹⁰

Hacia Europa, cuando los contenedores contaminados procedentes de los puertos comerciales de Santa Marta, Cartagena, Barranquilla y el golfo de Urabá no se utilizan para el tráfico de grandes cantidades de cocaína, existen otros puntos nodales en el Caribe. Los flujos de cocaína que alimentan las rutas en la República Dominicana y en las Antillas Menores provienen específicamente de la parte oriental del Caribe colombiano, en los departamentos de Magdalena y La Guajira (Figura 14). Los puertos de la República Dominicana y de Panamá son los nodos logísticos desde los que la carga se redistribuye hacia los puertos europeos mediante líneas regulares.

Como consecuencia del refuerzo de los controles en los puertos europeos sobre los cargamentos procedentes de países como Colombia, se observa un desplazamiento de la contaminación hacia

puertos menos evidentes, como los de Panamá y Costa Rica.²¹¹ En 2021, los países de América Central registraron un número récord de incautaciones, que representaron cerca del 80 % de las operaciones en ambos países.²¹² En este sentido, Panamá se ha convertido en un destino más constante y en un centro de redistribución del tráfico de cocaína hacia Europa, en particular debido a una mayor infiltración de grupos criminales en los puertos.²¹³ Por su parte, Costa Rica se ha posicionado como un país de tránsito y centro de almacenamiento, con la creación de alianzas entre organizaciones criminales locales y organizaciones colombianas, venezolanas e incluso hondureñas, con el objetivo de diversificar las rutas de tráfico para llegar a Europa.²¹⁴

El nuevo papel de República Dominicana

En lo que se conoce como el Caribe occidental colombiano, el punto más crítico y desde donde provienen los cargamentos de droga más importantes es probablemente La Alta Guajira.²¹⁵ Se trata de la región más septentrional de Colombia y de toda Sudamérica. La distancia entre la península de La Guajira y la República Dominicana no supera los 850 kilómetros (menos de 450 millas náuticas). Este trayecto corto, junto con el uso de puertos y carreteras construidos en la época colonial para el comercio y el contrabando, ha cobrado un nuevo impulso desde la pandemia de COVID-19 en 2020, debido a las ventajas comparativas que ofrece.

La escasa presencia del Estado, la regulación del tránsito por su territorio por parte de las comunidades indígenas wayús, los acuerdos que han suscrito con la EGC y la llegada de emisarios y barqueros dominicanos vinculados a bandas caribeñas han facilitado este creciente flujo de droga. Durante el trabajo de campo realizado para este informe, las fuentes locales destacaron el papel cada vez más importante de los grupos dominicanos en el sector del transporte. Su conocimiento del mar, de la geografía costera y de las zonas de desembarque, así como la relativa seguridad con la que operan al llegar a su país, hacen que el transporte a cargo de los dominicanos se considere más seguro que el realizado por barqueros colombianos o de otras nacionalidades. Algunas de las personas entrevistadas indicaron que, aunque los pescadores oriundos de La Guajira son más baratos, han sido víctimas de ataques armados a su llegada a la isla, e incluso han sido asesinados por miembros de las mafias locales, lo que explica por qué la presencia de dominicanos en La Guajira ha aumentado considerablemente.

El vínculo con la República Dominicana parece haberse consolidado durante la pandemia, hasta alcanzar hoy una magnitud sin precedentes en La Guajira. Se menciona que un dominicano puede percibir hasta 300 millones de pesos colombianos (unos 70 000 euros) por un solo viaje. Debido a la fiabilidad de los transportistas, el EGC y la ACSN se disputan ahora el control exclusivo de la ruta y de los interlocutores dominicanos, lo que explicaría los recientes asesinatos de varios barqueros de nacionalidad dominicana en Colombia.²¹⁶

En la zona, el transporte de cocaína se realiza principalmente en lanchas rápidas. Inicialmente, estas embarcaciones se importaban de la República Dominicana, pero debido a su «envenenamiento» —término local que designa la presencia de chips de localización—, ahora se fabrican directamente en las costas de La Guajira, Colombia, donde los pescadores han construido talleres artesanales de montaje y producción de fibra de vidrio.

Además de las competencias aportadas por los marineros dominicanos, parece que el vínculo entre La Guajira y la República Dominicana se ha reforzado debido a la creciente inserción de las redes

dominicanas en el mercado europeo, en particular en España.²¹⁷ La operación llevada a cabo en la República Dominicana contra los líderes de la banda Rostetan en septiembre de 2025 en el marco de la operación Búfalo NK pone de manifiesto el interés de las autoridades dominicanas por la conexión establecida con La Guajira,²¹⁸ pero también por las conexiones adicionales con Venezuela y sus islas. La envergadura de esta red logística es considerable. Según las investigaciones de la Fiscalía General de la República Dominicana, esta red criminal operaba entre Colombia, Venezuela, la República Dominicana, Puerto Rico y Europa.²¹⁹

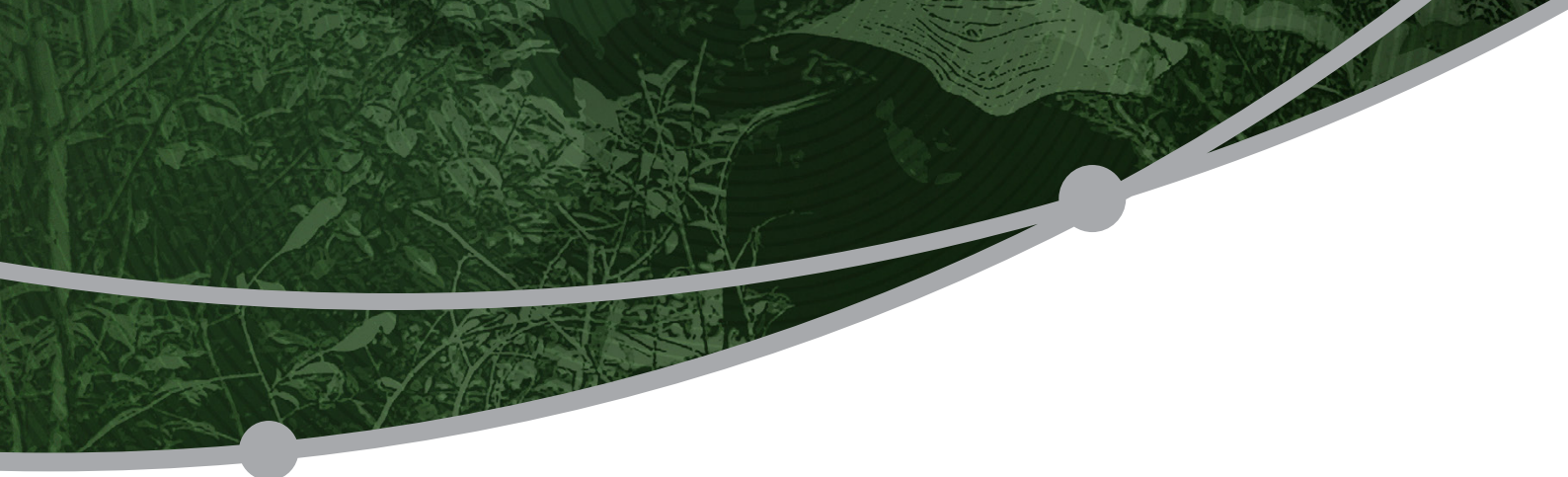


La Alta Guajira. El conocimiento del mar y de la geografía costera por parte de las comunidades pesqueras locales ha sido aprovechado por las redes de tráfico de drogas que operan entre Colombia y el Caribe insular. © Lina Gasca M/ Anadolu Agency vía Getty Images

La conexión con Venezuela

La complejidad de la situación en las Antillas Menores está estrechamente vinculada a la de Venezuela. El tránsito y el flujo de cocaína en el mar Caribe venezolano se ha visto facilitado durante la última década por la ausencia de patrullas y de estrategias de cooperación con la comunidad internacional y los países vecinos. Los flujos de cocaína en la zona caribeña venezolana (Zulia-Falcón) se alimentan de un corredor establecido hace varias décadas. La proximidad de Zulia al Catatumbo ha facilitado, en particular, el abastecimiento de las rutas que conducen a las Antillas Menores, gracias a la red de tráfico integrada por el ELN, disidentes de las FARC y ciertos miembros y funcionarios del Gobierno vinculados a redes transnacionales de delincuencia organizada.²²⁰ En Falcón, la situación es más compleja, ya que se suman mafias locales, como el grupo criminal de Paraguaná, dirigido por Emilio Enrique Martínez, alias Chiche Smith, y el cártel de Sabana Alta, con el que el Gobierno mantiene relaciones tensas, lo cual, sin embargo, no impide que el suministro de cocaína siga llegando a las Antillas Menores.

Estos hechos podrían explicar el aumento del flujo hacia las Antillas Menores y la creciente presencia de grupos criminales transnacionales que han establecido acuerdos con las comunidades insulares locales: estas comunidades, marcadas por la exclusión social, la marginación económica y, en algunos casos, una visión cultural que normaliza estas actividades como medio de subsistencia, han permitido que sus territorios y espacios económicos sirvan como puntos de recogida y almacenamiento de grandes cargamentos destinados a Europa. Una situación similar se presenta con la conexión que se ha desarrollado entre Venezuela y Europa a través de Guyana. La cocaína colombiana, que puede proceder del sur del país (Putumayo y Caquetá) o del noreste, atraviesa el territorio venezolano hasta las costas caribeñas de Guyana desde donde parten submarinos con destino a España. Uno de estos submarinos fue interceptado en marzo de 2024 con 2,4 toneladas de cocaína.²²¹ así como un barco pesquero cerca de Cabo Verde fue detenido con una tonelada a bordo,²²² y otro por la Armada francesa, frente a las costas africanas, con seis toneladas a bordo.²²³



CONCLUSIONES

Este informe pone de manifiesto que las rutas del tráfico de cocaína desde el Caribe colombiano hacia Europa constituyen, en la actualidad, un nodo central de la cadena de suministro internacional. El protagonismo de estas rutas se debe a un proceso estructurado de recomposición e innovación logística del tráfico de drogas, basado en la explotación combinada de las infraestructuras portuarias formales, las vías de transporte legales, los múltiples puntos de embarque alternativos —informales o naturales— así como en las capacidades y redes heredadas de economías ilícitas anteriores. Este proceso también se apoya en redes económicas y políticas de corrupción, así como en las vulnerabilidades socioeconómicas persistentes de las comunidades costeras e insulares.

El análisis de los actores implicados revela la existencia de redes criminales flexibles e híbridas, en las que interactúan organizaciones nacionales y transnacionales —en particular europeas—, segmentos de las autoridades estatales y comunidades locales. En los puertos oficiales, las dinámicas observadas van más allá de la mera infiltración criminal e incluyen formas de cooptación de eslabones clave de las cadenas logísticas públicas y privadas, en las que participan agentes de aduanas, transportistas y operadores portuarios integrados en redes ilícitas.

Las rutas de tráfico están estrechamente vinculadas a las capacidades de influencia y dominio de algunos territorios y a las dinámicas actuales del conflicto violento que experimenta el país. Los clústeres cocaleros en el Catatumbo, el Sur de Bolívar o el Bajo Cauca han sido zonas históricas de producción que concentran una gran cantidad del total nacional de hectáreas de cultivos ilícitos sembradas en el país. En muchos casos, han desarrollado todos los eslabones de la cadena de narco-tráfico —desde la siembra de la hoja de coca hasta su producción y transformación—; tienen presencia hegemónica o múltiple de actores armados que ejercen, controlan y regulan esta economía cocalera; y forman parte de ecosistemas criminales más amplios que vinculan a otros actores locales, regionales y transnacionales, así como otras economías ilícitas.

Los tránsitos internos, por su parte, evidencian la relación entre zonas productoras y corredores de salida, condicionados por dos factores estructurales: primero, el control territorial (quién ejerce el dominio sobre un espacio y cómo lo hace); y segundo, la subordinación de ese control a las lógicas del conflicto armado que ha redefinido, una y otra vez, los equilibrios de poder entre los actores criminales.

Asimismo, se identifican dinámicas comparables en ciertos sectores de la economía privada, en los que redes locales de poder asocian a familias influyentes, empresarios, funcionarios y responsables políticos, quienes actúan como intermediarios entre el crimen organizado y las estructuras legales

de exportación. En los puertos y en los puntos de embarque informales, la participación de las poblaciones costeras e insulares más vulnerables es particularmente notable. En varias comunidades costeras, la economía de la cocaína ha reconfigurado profundamente el tejido social, contribuyendo a la normalización de la participación en actividades ilícitas como estrategia de supervivencia económica y de movilidad social.

El papel de Colombia en esta cadena no puede ser menospreciado. Una vez que los cargamentos contaminados o las lanchas rápidas han partido de su punto de origen, el espacio del Gran Caribe ofrece múltiples opciones de tránsito, almacenamiento y redistribución, especialmente en los territorios insulares y en ciertas zonas de América Central. Esta configuración regional agrava la complejidad de las cadenas logísticas y diluye los puntos de vulnerabilidad tradicionales.

La adaptabilidad del crimen organizado, unida a la constante innovación de los métodos y a la creciente sofisticación de las redes de actores, pone de relieve que, a pesar de los niveles históricamente elevados de incautaciones, las cadenas de tráfico están todavía muy lejos de ser desmanteladas. Los recientes cambios en el contexto geopolítico y de seguridad regional ponen de manifiesto el reposicionamiento estratégico del Caribe como ruta central del tráfico internacional de cocaína y refuerzan la necesidad de una comprensión detallada y diferenciada del papel de cada país de la región en esta economía criminal transnacional.

Recomendaciones

Para enfrentar la revitalización del Caribe colombiano como corredor estratégico del tráfico de cocaína y el papel central que desempeñan las dinámicas de control territorial en la configuración de las rutas se requieren ajustes de política que prioricen la recopilación de inteligencia, la cooperación regional e internacional, enfoques de desarrollo económico y el fortalecimiento institucional.

Cultivos ilícitos

El crecimiento sostenido de las áreas sembradas con coca y de la producción potencial de cocaína en Colombia demuestra las limitaciones de las estrategias implementadas durante las últimas décadas a nivel nacional para reducir de manera sostenible la dependencia de las economías ilícitas. Al mismo tiempo, la experiencia reciente evidencia que los programas de sustitución requieren una implementación más consistente y una mayor capacidad estatal para ofrecer alternativas económicas viables y sostenibles a las poblaciones vinculadas a la economía cocalera.

En este contexto, resulta fundamental fortalecer la implementación de la Política Nacional de Drogas mediante intervenciones integrales en los principales enclaves productivos que abastecen las rutas hacia el Caribe colombiano. Estas intervenciones deberían combinar desarrollo rural, acceso a mercados, infraestructura, servicios públicos, formalización económica y fortalecimiento institucional, con el fin de reducir la dependencia estructural de las comunidades respecto a los cultivos ilícitos.

Asimismo, es necesario complementar los esfuerzos de interdicción con sistemas permanentes de monitoreo y evaluación que permitan medir su impacto real sobre la producción, los ingresos de las organizaciones criminales y los niveles de violencia. La evidencia disponible sugiere que las incautaciones, aunque han alcanzado niveles históricos, no son suficientes por sí solas para alterar las dinámicas del mercado global de cocaína. Por ello, las políticas antidrogas deberían priorizar la reducción de las capacidades de gobernanza criminal en los territorios, así como la transformación de las condiciones económicas y sociales que facilitan la persistencia de la economía de la coca.

Por otro lado, como se ha mencionado, el crecimiento del mercado en la Unión Europea ha impulsado la expansión de la economía de la coca en Colombia en los últimos años. La Unión Europea y sus Estados miembros deberían reforzar sus esfuerzos para promover intervenciones de desarrollo focalizadas, junto con las autoridades colombianas, que aborden las causas estructurales subyacentes del actual auge de los cultivos de coca en el país.

Seguridad en corredores estratégicos y rutas internas

El tráfico de cocaína por las rutas terrestres internas de Colombia está íntimamente vinculado con los dominios territoriales de los actores criminales. La política antinarcóticos debería priorizar el fortalecimiento de la capacidad operativa y tecnológica del Estado en los corredores viales estratégicos. Esta política debe ir acompañada de una estrategia de seguridad y fortalecimiento de la presencia estatal. Además, se debe fortalecer la capacidad de la Policía, en particular de la fuerza encargada de las carreteras, con la instalación de escáneres de carga, arcos de inspección no intrusiva y básculas inteligentes en peajes y puestos de control de las troncales clave. Este fortalecimiento debería ir acompañado de sistemas de análisis de datos que permitan perfilar vehículos y cargas de alto riesgo, como el transporte de frutas tropicales.

Estos esfuerzos deben ser acompañados de inteligencia para identificar las zonas de influencia y vigilancia de las redes logísticas criminales que alertan sobre los operativos y retenes de la Policía. Además, el Estado colombiano debería identificar a los enlaces corruptos y con vínculos con el crimen organizado dentro de la fuerza pública con unidades de contrainteligencia, así como implementar medidas con incentivos y protección para denunciantes que ayuden a identificar los hechos y acuerdos de intercambio de información que se producen entre la fuerza pública y las organizaciones criminales.

Seguridad portuaria

En términos generales, si bien se están impulsando diversos esfuerzos institucionales, intersectoriales, privados y de cooperación internacional para mejorar la seguridad en los puertos marítimos, Colombia aún no cuenta con una estrategia nacional articulada, específicamente orientada a la prevención y la reducción del contrabando y del narcotráfico en estos espacios. Esta estrategia debería partir de un diagnóstico riguroso, identificar los actores —estatales y no estatales— que facilitan o se benefician de estas economías ilegales, y promover mecanismos efectivos de coordinación interinstitucional, de cooperación internacional y de fortalecimiento tecnológico.

Asimismo, la Unión Europea y sus Estados miembros deberían reforzar las actividades de proyección exterior de la Alianza Europea de Puertos hacia América del Sur con el fin de facilitar el intercambio de buenas prácticas y compartir inteligencia para hacer frente al tráfico marítimo de drogas entre ambas regiones.

En el marco de la Alianza Europea de Puertos, sus miembros deberían promover mecanismos de intercambio bilateral con los principales puertos de origen de la cocaína en Colombia y los países vecinos, siguiendo el ejemplo de la alianza entre los puertos de Amberes, Róterdam y Hamburgo, y sus actividades de cooperación con América del Sur.

Por otro lado, la Unión Europea y sus Estados miembros deberían mantener un diálogo político con Colombia y otros socios sudamericanos en torno a las crecientes amenazas asociadas al narcotráfico, por ejemplo, mediante las reuniones periódicas de alto nivel del Mecanismo de Coordinación y Cooperación entre la Unión Europea y la Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños

(CELAC), a través del mecanismo UE-CLASI y dando continuidad al trabajo de la Fundación UE-CELAC sobre puertos y narcotráficos.

Por último, la Unión Europea y sus Estados miembros deberían invertir en los programas de asistencia específica ya existentes para los puertos de Colombia y del resto de la región, y reforzarlos, con el fin de prevenir y combatir la infiltración criminal y la corrupción en los puertos, por ejemplo mediante programas birregionales como El PacCTO y COPOLAD.

Capacidades técnicas y operacionales de monitoreo

Es necesario fortalecer las capacidades técnicas y operacionales de monitoreo, vigilancia e interdicción en los corredores estratégicos del Gran Caribe, como las conexiones entre Colombia y la República Dominicana y entre Venezuela y las Antillas Menores, ya que actualmente presentan limitaciones o bajos niveles de supervisión estatal. Esto incluye no solo espacios marítimos, sino también rutas terrestres, fluviales y aéreas utilizadas para la movilización de cargamentos de cocaína.

En particular, resulta clave priorizar zonas costeras aisladas, áreas insulares, desembocaduras de ríos, pasos fronterizos informales y pistas clandestinas, que facilitan la adaptabilidad y la fragmentación de las redes criminales. Para ello, es necesario avanzar en sistemas integrados de inteligencia, capacidades de monitoreo satelital y marítimo, cooperación internacional e intercambio de información entre autoridades nacionales y países del Caribe, con el fin de responder de manera más coordinada a las dinámicas criminales de carácter transnacional.

A nivel internacional, la Unión Europea y sus Estados miembros deberían reforzar la cooperación con sus homólogos colombianos y sudamericanos en el marco del Centro de Análisis y Operaciones Marítimas contra el Narcotráfico, con el fin de fortalecer las capacidades de monitoreo e interceptación en el Caribe, en estrecha coordinación con las operaciones actuales de los Estados que cuentan con territorios en la región.

Con el fin de responder a los actuales efectos de desplazamiento de las rutas del narcotráfico dentro de Colombia y en el conjunto de la región, la Unión Europea y sus Estados miembros deberían reforzar su red de oficiales que faciliten los esfuerzos de alerta temprana y el intercambio de información a nivel regional.

Estrategias y respuestas con un enfoque regional

Resulta importante articular estrategias transnacionales de seguridad y control que reconozcan la influencia estructural de Colombia en las dinámicas criminales y en las economías ilícitas del Caribe. Para estos hay espacios de convergencia, como el proyecto de la Unión Europea COPOLAD y el proyecto de la Comisión Europea El PacCTO, que pueden servir de articulación para dejar de lado los enfoques centrados exclusivamente en las fronteras nacionales o en la interdicción local y avanzar hacia mecanismos de cooperación regional que comprendan cómo las redes de tráfico de cocaína conectan actores, mercados y territorios entre Colombia y distintos países caribeños.

En ese sentido, las políticas públicas y las estrategias de seguridad deben considerar no solo el papel del Caribe colombiano como corredor de salida de drogas, sino también su rol como espacio donde convergen entramados criminales, basados en esquemas logísticos y en formas de gobernanza criminal que facilitan el tráfico de cocaína hacia Europa.

La Unión Europea y sus Estados miembros deberían reforzar la cooperación y coordinación en curso entre sus agencias especializadas, como EUROPOL y la EUDA, y las instituciones homólogas de

Colombia y otros países sudamericanos, con el fin de facilitar respuestas más ágiles frente a las cambiantes dinámicas del narcotráfico y el crimen organizado en la región.

Comunidades locales

En el trabajo de campo se constató el papel que desempeñan las comunidades locales, costeras e isleñas en el tráfico de cocaína, como intermediarias en su tránsito y acopio, para luego comercializarse en los puertos de destino europeos.

Muchas de estas comunidades locales, costeras e insulares están marcadas por bajos niveles de desarrollo, una presencia estatal limitada, economías históricamente vinculadas al contrabando y una débil legitimidad institucional. Más allá de enfoques exclusivamente coercitivos, resulta fundamental comprender que en muchos de estos territorios la participación en redes de tráfico responde a necesidades económicas, vínculos sociales y formas culturales de relación con la ilegalidad que se han consolidado históricamente.

En ese sentido, las políticas públicas deben priorizar alternativas sostenibles de empleo e ingresos, el fortalecimiento de economías locales legales, la infraestructura y los servicios básicos, así como mecanismos para la construcción de la confianza entre las comunidades y el Estado. De igual forma, cualquier estrategia de seguridad debería incorporar enfoques diferenciados para contextos costeros e insulares, considerando las particularidades sociales, culturales y económicas que favorecen la tolerancia o la normalización de actividades asociadas al tráfico de drogas.

REFERENCIAS

- 1 Portal Portuario, Desmantelamiento de una organización criminal internacional que transportaba drogas por vía marítima entre Chile y Europa, 27 de mayo de 2024, <https://portalportuario.cl/desarticulan-a-organizacion-criminal-internacional-que-movia-droga-por-via-maritima-entre-chile-y-europa/>.
- 2 SENAD Paraguay, X, https://x.com/senad_paraguay/status/1812896428919841025.
- 3 InSight Crime, El narcotraficante de Surinam que siempre se escapa de la justicia, 13 de marzo de 2024, <https://insightcrime.org/es/noticias/narcotraficante-surinam-elude-justicia-una-otra-vez/>.
- 4 CARICOM IMPACS, Expertise France, FRONTEX e InSight Crime, Redes criminales y rutas del Caribe a Europa: Un análisis en profundidad del tráfico de cocaína y otras actividades ilícitas, marzo de 2025, <https://insightcrime.org/wp-content/uploads/2026/04/Redes-criminales-y-rutas-del-caribe-a-Europa.pdf>.
- 5 EUDA, Seaports: monitoring the EU's floodgates for illicit drugs, 25 de junio de 2025, https://www.euda.europa.eu/publications/joint-publications-including-eu-drug-markets/seaports-monitoring-eu-floodgates-illicit-drugs_en.
- 6 CIMCON, Informe anual sobre el tráfico marítimo de drogas 2024, <https://cimcon.armada.mil.co/sites/default/files/sites/default/files/descargas/pdf/Informe%20Anual%20de%20Narcotr%C3%A1fico%202024.pdf>.
- 7 Entrevista con analista, 4 de mayo de 2025, virtual.
- 8 UNODC, Informe Mundial sobre las Drogas, 2024, https://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/WDR_2024/languages/2412382S.pdf.
- 9 *El País*, La UE alerta de que la gran disponibilidad de cocaína aumenta su consumo, 5 de junio de 2025, <https://elpais.com/sociedad/2025-06-05/la-ue-alerta-de-que-la-gran-disponibilidad-de-coca%C3%ADna-esta-aumentando-su-consumo.html>.
- 10 EUDA, Cocaína: la situación actual en Europa, Informe Europeo sobre Drogas 2025, https://www.euda.europa.eu/publications/european-drug-report/2025/cocaine_en#0-level-2.
- 11 Observatorio francés de drogas y tendencias adictivas, Cocaína y crack: síntesis de conocimientos, <https://www.ofdt.fr/cocaine-et-crack-synthese-des-connaissances-1728>; Representante del Gobierno Federal para Asuntos de Adicciones y Drogas, Fuerte aumento de las incautaciones de cocaína en Alemania y mayor consumo: contrarrestar ahora con ayudas interconectadas, 12 de diciembre de 2024, <https://www.bundesdrogenbeauftragter.de/presse/detail/reitox-bericht-2024/>.
- 12 Silvia Cristina Mantilla, «Seguridad y tráfico de drogas en el Caribe: geopolítica, integración regional y otros dilemas asociados», *Papel Político*, vol. 16, n.º 1, 2011, pp. 269.
- 13 El Ejército Gaitanista de Colombia (EGC), conocido comúnmente como Clan del Golfo o Autodefensas Gaitanistas de Colombia (AGC), es la organización armada ilegal más grande y poderosa de Colombia en la actualidad. Actúa como una estructura narcoparamilitar con gran influencia en el Urabá, el Chocó y otras 15 regiones, enfocada en el narcotráfico y control territorial.
- 14 Leonardo González Perafán, El Clan del Golfo/EGC: expansión territorial y redes con la mafia internacional, Instituto de Estudios para el Desarrollo y la Paz, abril de 2026, <https://indepaz.org.co/wp-content/uploads/2026/04/El-Clan-del-Golfo-EGC-expansion-territorial-y-redes-con-la-mafia-internacional.pdf>.
- 15 Perspectiva criminológica, Aumentan incautaciones de cocaína en 2025 y evidencian cambios en rutas del narcotráfico, 6 de mayo de 2026, <https://criminologiacr.com/2026/05/06/aumentan-incautaciones-de-coca%C3%ADna-en-2025-y-evidencian-cambios-en-rutas-del-narcotr%C3%A1fico/>; José González Pinilla, Panamá supera las 34 toneladas de droga incautadas en lo que va de 2026, *La Prensa*, <https://www.prensa.com/judiciales/panama-supera-las-34-toneladas-de-droga-incautadas-en-lo-que-va-de-2026/>.
- 16 Jeremy McDermott y Steven Dudley, GameChangers 2024: Redes globales de cocaína y Trump 2, Insight Crime, 6 de enero de 2025, <https://insightcrime.org/es/noticias/gamechangers-2024-redes-mundiales-coca%C3%ADna-trump/>.

- 17 UNODC, Monitoreo de territorios con presencia de cultivos de coca 2024: Colombia, junio de 2026, https://www.unodc.org/rocol/uploads/documents/2026/InformeCC2024/Monitoreo_de_Cultivos_de_Coca_2024.pdf.
- 18 *Íbidem*.
- 19 Sergio Uribe, Evolución de los cultivos de coca en Colombia: 1986-2017, Razón Pública, 11 de marzo de 2019, <https://razonpublica.com/evolucion-de-los-cultivos-de-coca-en-colombia-1986-2017/>; Hernado Zuleta, *Coca, Cocaína y Violencia*. Bogotá: Universidad de los Andes, 2022.
- 20 *Íbidem*.
- 21 Entrevista con funcionario/a de la institucionalidad 5, mayo de 2025, virtual; Entrevista con académico/a 5, mayo de 2025, presencial, Santa Marta; Entrevista con funcionario/a de la institucionalidad 6, mayo de 2025, presencial, Riohacha.
- 22 Entrevista con funcionario/a de la institucionalidad 3, mayo de 2025, presencial, Barranquilla; Entrevista con funcionario/a de la institucionalidad 4, mayo de 2025, virtual; Luis Fernando Trejos, *Narcotráfico en la región Caribe*, Fiedrich Ebert Stiftung, febrero 2017, <https://library.fes.de/pdf-files/bueros/kolumbien/13202.pdf>.
- 23 Entrevista con analista 1, mayo de 2025, virtual; Entrevista con analista 4, mayo de 2025, virtual; Entrevista con representante de la sociedad civil 2, mayo de 2025, virtual; Entrevista con académico/a 1, mayo de 2025, virtual; Entrevista con funcionario/a de la institucionalidad 4, mayo de 2025, virtual; Entrevista con funcionario/a de la institucionalidad 6, mayo de 2025, presencial, Riohacha; Entrevista con representante de la sociedad civil 6, mayo de 2025, presencial, Riohacha.
- 24 Andrés Dávila, Gustavo Salazar y Alexander Gonzales. *El conflicto en contexto: un análisis de las regiones suroriental y suroccidental colombianas, 1998-2016*. Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana, 2018.
- 25 Fundación Ideaz para la Paz, La crisis de la coca en Putumayo, Febrero 2025, https://storage.ideaspaz.org/documents/fip_fescol_cocaputumayo_final04.pdf
- 26 Jesús Blanquicet, ¿Por qué no cesa el recrudecimiento del conflicto en el Sur de Bolívar?, *El Tiempo*, 6 de febrero de 2024, <https://www.eltiempo.com/justicia/conflicto-y-narcotrafico/sur-de-bolivar-por-que-no-cesa-el-recrudecimiento-del-conflicto-en-esa-zona-852020>.
- 27 PARES, Coca y oro: los combustibles del conflicto armado en el Bajo Cauca Antioqueño, 2024, <https://www.pares.com.co/coca-y-oro-los-combustibles-del-conflicto-armado-en-el-bajo-cauca-antioqueno/>.
- 28 UNODC, Monitoreo de territorios con presencia de cultivos de coca 2023: Colombia, febrero de 2025, https://biesimci.org/fileadmin/2025/documentos/Informe_de_Monitoreo.pdf.
- 29 Entrevista con representante de la Fuerza Pública 10, mayo 2025, presencial, Montería; Entrevista con analista 1, mayo 2025, virtual.
- 30 Ricardo Monsalve, ¿Por qué los narcos marcan la droga que exportan?, *El Colombiano*, 2 de junio de 2017, <https://www.elcolombiano.com/colombia/cocaina-marcada-por-narcos-GE6655329>.
- 31 International Crisis Group, Raíces profundas: coca, erradicación y violencia en Colombia, 26 de febrero de 2021, <https://www.crisisgroup.org/es/latin-america-caribbean/andes/colombia/87-deeply-rooted-coca-eradication-and-violence-colombia>.
- 32 Ministerio de Justicia y el Derecho y UNODC, Informe de monitoreo de cultivos ilícitos 2023, https://biesimci.org/fileadmin/2025/documentos/Informe_de_Monitoreo.pdf.
- 33 Laura Atuesta, La violencia relacionada con los mercados de droga. El caso colombiano, en Ana Arjona, Lucas Marín-Llanes y María Alejandra Vélez, *Del cultivo al consumo: Debates sobre narcotráfico, violencia y política de drogas en Colombia*, Bogotá: Ediciones Uniandes, 2026.
- 34 Estefanía Ciro y Lucas Marín, Las regulaciones armadas de los mercados de pasta base de coca, cocaína y cannabis en Colombia: recomendaciones de política, en Ana Arjona, Lucas Marín-Llanes y María Alejandra Vélez, *Del cultivo al consumo: Debates sobre narcotráfico, violencia y política de drogas en Colombia*, Bogotá: Ediciones Uniandes, 2026.
- 35 Mi Putumayo Noticias, En Putumayo, ubicada y destruida refinería ilegal de combustible, 10 de febrero de 2025, <https://miputumayo.com.co/2025/02/10/en-putumayo-ubicada-y-destruida-refineria-ilegal-de-combustible/>.
- 36 Juan Carlos Granados Tuta, La sofisticada estrategia para lavar la extracción ilícita de oro en Bajo Cauca, Rutas del Conflicto, 5 de julio de 2024, <https://rutasdelconflicto.com/notas/la-sofisticada-estrategia-lavar-la-extraccion-ilicita-oro-cauca>.
- 37 Julie González Ortega, Minería ilegal, la actividad que afecta a 17 municipios en Bolívar, *El Universal*, 29 de diciembre de 2024, <https://www.eluniversal.com.co/regional/bolivar/2024/12/29/mineria-ilegal-la-actividad-que-afecta-a-17-municipios-en-bolivar/>.
- 38 *La Razón*, Policía identifica 71 minas ilegales en Córdoba, 12 de julio de 2024, <https://larazon.co/policia-identifica-71-minas-ilegales-en-cordoba/>.
- 39 José Carlos Cueto, Violencia en el Catatumbo: por qué es clave esta rica región en Colombia que se disputan el ELN y disidencias de las FARC y que desató una crisis humanitaria, BBC Mundo, 24 de enero de 2025, <https://www.bbc.com/mundo/articles/cwyev560zgxo>.
- 40 Ministerio de Justicia y el Derecho y UNODC, Informe de monitoreo de cultivos ilícitos 2023, https://biesimci.org/fileadmin/2025/documentos/Informe_de_Monitoreo.pdf.
- 41 Entrevista con funcionario/a de la institucionalidad 7, mayo 2025, presencial, Montería; entrevista con funcionario/a de la institucionalidad 8, mayo 2025, presencial, Montería.
- 42 International Crisis Group, La incógnita de la "paz total": qué hacer con los gaitanistas, marzo 2024, <https://>

- www.crisisgroup.org/es/latin-america-caribbean/andes/colombia/105-unsolved-crime-total-peace-dealing-colombias-gaitanistas; PARES, Alerta en el Bajo Cauca ¿El retorno de los Caparros?, septiembre 2024 <https://www.pares.com.co/post/alerta-en-el-bajo-cauca-el-retorno-de-los-caparros>.
- 43 Andrés Aponte y otros, ¿Por qué es tan difícil negociar con el ELN? Una mirada regionalmente diferenciada, CINEP, <https://cinep.org.co/publicaciones/producto/por-que-es-tan-dificil-negociar-eln-documento-ocasional/>; Luis Fernando Trejos Rosero, Andrés Aponte y Charles Larratt-Smith, Hasta que llegó la tempestad: la nueva guerra en el Catatumbo, La Silla Vacía, 17 de enero de 2025, <https://www.lasillavacia.com/red-de-expertos/red-de-la-paz/hasta-que-llego-la-tempestad-la-nueva-guerra-en-el-catatumbo/>.
 - 44 Entrevista con funcionario/a de la institucionalidad 1, mayo 2025, presencial, Montería; Entrevista con representante de la Fuerza Pública 2, mayo 2025, presencial, Montería.
 - 45 Entrevista con representante de la sociedad civil 1, mayo 2025, virtual; Entrevista con representante de la Fuerza Pública 2, mayo 2025, presencial, Montería; Entrevista con representante de la Fuerza Pública 3, mayo 2025, presencial, Cartagena.
 - 46 Entrevista con funcionario/a de la institucionalidad 1, mayo 2025, presencial, Montería; Entrevista con funcionario/a de la institucionalidad 2, mayo 2025, presencial, Montería; Entrevista con representante de la sociedad civil 1, mayo 2025, virtual.
 - 47 Entrevista con analista 2, mayo 2025, virtual; Entrevista con funcionario/a de la institucionalidad 2, mayo 2025, presencial, Montería.
 - 48 Entrevista con funcionario/a de la institucionalidad 1, mayo 2025, presencial, Montería; Entrevista con representante de la sociedad civil 1, mayo 2025, virtual.
 - 49 Entrevista con representante de la Fuerza Pública 1, mayo 2025, virtual; Entrevista con funcionario/a de la institucionalidad 2, mayo 2025, presencial, Montería; Entrevista con representante de la Fuerza Pública 2, mayo 2025, presencial, Montería.
 - 50 Entrevista con funcionario/a de la institucionalidad 2, mayo 2025, presencial, Montería; Entrevista con representante de la Fuerza Pública 2, mayo 2025, presencial, Montería.
 - 51 Entrevista con funcionario/a de la institucionalidad 1, mayo 2025, presencial, Montería.
 - 52 Oscar Cuello, Policía incautó 285 kilos de cocaína en aguas de Moñitos, Córdoba, *El Heraldo*, 22 October 2022, <https://www.elheraldo.co/cordoba/2022/10/22/policia-incauto-285-kilos-de-cocaina-en-aguas-de-monitos-cordoba/>.
 - 53 Entrevista con funcionario/a de la institucionalidad 1, mayo 2025, presencial, Montería; Entrevista con representante de la Fuerza Pública 2, mayo 2025, presencial, Montería.
 - 54 *Íbidem*.
 - 55 Entrevista con funcionario/a de la institucionalidad 1, mayo 2025, presencial, Montería; Entrevista con funcionario/a de la institucionalidad 2, mayo 2025, presencial, Montería; Entrevista con representante de la Fuerza Pública 3, mayo 2025, presencial, Cartagena.
 - 56 Entrevista con funcionario/a de la institucionalidad 1, mayo 2025, presencial, Montería.
 - 57 Entrevista con funcionario/a de la institucionalidad 1, mayo 2025, presencial, Montería; Entrevista con funcionario/a de la institucionalidad 2, mayo 2025, presencial, Montería; Entrevista con representante de la Fuerza Pública 3, mayo 2025, presencial, Cartagena.
 - 58 Maria Victoria Bustamante, Hallan en San Onofre, Sucre, una caleta con más de 3 toneladas de cocaína, *El Heraldo*, 30 de octubre de 2024, <https://www.elheraldo.co/sucre/2024/10/30/hallan-en-san-onofre-sucre-una-caleta-con-mas-de-3-toneladas-de-cocaina/>.
 - 59 Entrevista con funcionario/a de la institucionalidad 1, mayo 2025, presencial, Montería; Entrevista con representante de la Fuerza Pública 2, mayo 2025, presencial, Montería; Entrevista con representante de la sociedad civil 2, mayo 2025, virtual.
 - 60 Víctor Barrera, Paramilitares o no. Esa es la cuestión. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 2020.
 - 61 Entrevista con representante de la Fuerza Pública 3, mayo 2025, presencial, Cartagena.
 - 62 Entrevista con analista 1, mayo 2025, virtual; Entrevista con funcionario/a de la institucionalidad 1, mayo 2025, presencial, Montería; Entrevista con representante de la Fuerza Pública 2, mayo 2025, presencial, Montería; Entrevista con académico/a 14, mayo 2025, virtual.
 - 63 Entrevista con funcionario/a de la institucionalidad 2, mayo 2025, presencial, Montería.
 - 64 Entrevista con representante de la Fuerza Pública 1, mayo 2025, virtual.
 - 65 Entrevista con funcionario/a de la institucionalidad 1, mayo 2025, presencial, Montería; Entrevista con funcionario/a de la institucionalidad 2, mayo 2025, presencial, Montería.
 - 66 Laura Ardila, Los líderes y todo el mundo, están bajo fuego y Uré, La Silla Vacía, 29 de julio de 2018, <https://www.lasillavacia.com/silla-nacional/caribe/los-lideres-y-todo-el-mundo-estan-bajo-fuego-en-ure/>.
 - 67 Entrevista con representante de la Fuerza Pública 1, mayo 2025, virtual; PARES, Coca y oro: los combustibles del conflicto armado en el Bajo Cauca Antioqueño, 2024, <https://www.pares.com.co/coca-y-oro-los-combustibles-del-conflicto-armado-en-el-bajo-cauca-antioqueno/>.
 - 68 Entrevista con representante de la Fuerza Pública 2, mayo 2025, presencial, Montería; Francisco Javier Barrios, Gobierno instaló base militar para lucha contra el narcotráfico en San Onofre (Sucre), *El Tiempo*, 2 de enero de 2024, <https://www.eltiempo.com/colombia/otras-ciudades/en->

- sucre-gobierno-instalo-base-militar-para-la-lucha-contr-el-narcotrafico-840840.
- 69 Entrevista con académico/a 14, mayo 2025, virtual.
 - 70 Una lancha *go fast* es una embarcación de alto desempeño y gran velocidad (a menudo superior a 27 pies) diseñada para el planeo rápido, comúnmente utilizada por organizaciones dedicadas al tráfico marítimo de drogas. Se caracterizan por tener cascos estrechos y motores fuera de borda o intraborda muy potentes
 - 71 Entrevista con funcionario/a de la institucionalidad 2, mayo 2025, presencial, Montería.
 - 72 Entrevista con analista 1, mayo 2025, virtual; Entrevista con funcionario/a de la institucionalidad 3, mayo 2025, presencial, Barranquilla; Entrevista con académico/a 14, mayo 2025, virtual; Entrevista con académico/a 16, mayo 2025, presencial, Barranquilla.
 - 73 Luis Fernando Trejos, Narcotráfico en la región Caribe, Fiedrich Ebert Stiftung, febrero 2017, <https://library.fes.de/pdf-files/bueros/kolumbien/13202.pdf>
 - 74 International Crisis Group, La incógnita de la "paz total": qué hacer con los gaitanistas, 19 de marzo de 2024, <https://www.crisisgroup.org/es/latin-america-caribbean/andes/colombia/105-unsolved-crime-total-peace-dealing-colombias-gaitanistas>.
 - 75 Reynell Badillo-Sarmiento y Luis Trejos-Rosero, *Sustaining criminal governance with fear: The use of extra-lethal violence to regulate community life*, *Journal of Latin American Studies*, 56, 4 (2024).
 - 76 Entrevista con funcionario/a de la institucionalidad 7, mayo 2025, presencial, Montería.
 - 77 Jose David Rodríguez, Sur de Bolívar teme convertirse en otro Catatumbo por nueva guerra del ELN con el Clan del Golfo, Infobae, 21 de marzo de 2025, <https://www.infobae.com/colombia/2025/03/31/sur-de-bolivar-teme-convertirse-en-otro-catatumbo-por-nueva-guerra-del-eln-con-el-clan-del-golfo/>.
 - 78 Entrevista con funcionario/a de la institucionalidad 1, mayo 2025, presencial, Montería; Entrevista con académico/a 14, mayo 2025, virtual.
 - 79 Entrevista con funcionario/a de la institucionalidad 3, mayo 2025, presencial, Barranquilla; Entrevista con académico/a 14, mayo de 2025, virtual; Fuerza Aeroespacial Colombiana, 459 kilogramos de cocaína fueron incautadas sobre el río Magdalena, 24 de marzo de 2024, <https://www.fac.mil.co/es/noticias/459-kilogramos-de-cocaina-fueron-incautadas-sobre-el-rio-magdalena>.
 - 80 Entrevista con académico/a 14, mayo 2025, virtual; Entrevista con funcionario/a de la institucionalidad 5, mayo 2025, virtual.
 - 81 Entrevista con funcionario/a de la institucionalidad 5, mayo 2025, virtual.
 - 82 Entrevista con académico/a 14, mayo 2025, virtual; Entrevista con funcionario/a de la institucionalidad 4, mayo 2025, virtual; Entrevista con funcionario/a de la institucionalidad 5, mayo de 2025, virtual.
 - 83 Entrevista con académico/a 1, mayo 2025, virtual; Entrevista con académico/a 2, mayo 2025, presencial, Barranquilla; Entrevista con funcionario/a de la institucionalidad 4, mayo 2025, virtual; Entrevista con funcionario/a de la institucionalidad 5, mayo 2025, virtual.
 - 84 Entrevista con académico/a 2, mayo 2025, presencial, Barranquilla; Entrevista con académico/a 3, mayo 2025, presencial, Barranquilla; Entrevista con funcionario/a de la institucionalidad 4, mayo 2025, virtual.
 - 85 Entrevista con funcionario/a de la institucionalidad 4, mayo 2025, virtual; Entrevista con académico/a 19, mayo 2025, virtual; Entrevista con funcionario/a de la institucionalidad 22, mayo 2025, presencial Riohacha.
 - 86 Entrevista con académico/a 3, mayo 2025, presencial, Barranquilla; Entrevista con funcionario/a de la institucionalidad 5, mayo 2025, virtual.
 - 87 Entrevista con funcionario/a de la institucionalidad 3, mayo 2025, presencial, Barranquilla.
 - 88 Lara Loaiza y Henry Shuldiner, Grandes grupos criminales se disputan corredores clave en Colombia, *Insight Crime*, 27 de febrero de 2025, <https://insightcrime.org/es/noticias/grandes-grupos-criminales-se-disputan-corredores-clave-en-colombia/>.
 - 89 Entrevista con funcionario/a de la institucionalidad 7, mayo 2025, presencial, Montería.
 - 90 Entrevista con académico/a 1, mayo 2025, virtual; Entrevista con académico/a 2, mayo 2025, presencial, Barranquilla; Entrevista con funcionario/a de la institucionalidad 4, mayo 2025, virtual.
 - 91 Entrevista con académico/a 4, mayo 2025, virtual; Entrevista con funcionario/a de la institucionalidad 6, mayo 2025, presencial, Riohacha; Entrevista con representante de la sociedad civil 6, mayo 2025, presencial, Riohacha; Entrevista con analista 6, junio 2025, presencial, Bogotá.
 - 92 Entrevista con representante de la sociedad civil 3, mayo 2025, presencial, Riohacha; Entrevista con representante de la sociedad civil 4, mayo 2025, presencial, Riohacha; Entrevista con representante de la sociedad civil 6, mayo 2025, presencial, Riohacha.
 - 93 Entrevista con funcionario/a de la institucionalidad 6, mayo 2025, presencial, Riohacha; Entrevista con representante de la sociedad civil 4, mayo 2025, presencial, Riohacha; Entrevista con representante de la sociedad civil 6, mayo 2025, presencial, Riohacha.
 - 94 Julián Ríos, Viaje al epicentro de la guerra entre ELN y Frente 33: así está Catatumbo hoy, *El Espectador*, 22 de mayo de 2025, <https://www.elespectador.com/colombia-20/paz-y-memoria/petro-y-catatumbo-asi-se-vive-hoy-la-guerra-entre-eln-y-frente-33-de-disidencias-viaje-a-tibu-en-video/>
 - 95 Entrevista con académico/a 1, mayo 2025, virtual; Entrevista con representante de la sociedad civil 3, mayo 2025,

- presencial, Riohacha; Entrevista con funcionario/a de la institucionalidad 6, mayo 2025, presencial, Riohacha.
- 96 Entrevista con académico/a 1, mayo 2025, virtual; Entrevista con académico/a 3, mayo 2025, presencial, Barranquilla; Entrevista con funcionario/a de la institucionalidad 5, mayo 2025, virtual; Beatriz Valdés, Las autodefensas ganan territorio y aumentan los ataques en la Sierra mientras se anuncian diálogos, *Consonante*, 25 de septiembre de 2023, <https://consonante.org/noticia/las-autodefensas-ganan-territorio-y-aumentan-los-ataques-en-la-sierra-mientras-se-anuncian-dialogos/>.
- 97 Entrevista con representante de la sociedad civil 3, mayo 2025, presencial, Riohacha; Entrevista con funcionario/a de la institucionalidad 6, mayo 2025, presencial, Riohacha; Entrevista con representante de la sociedad civil 4, mayo 2025, presencial, Riohacha.
- 98 Entrevista con funcionario/a de la institucionalidad 17, mayo 2025, virtual.
- 99 Entrevista con analista 5, mayo 2025, virtual; Entrevista con funcionario/a de la institucionalidad 6, mayo 2025, presencial, Riohacha; Entrevista con representante de la sociedad civil 6, mayo 2025, presencial, Riohacha.
- 100 Entrevista con representante de la sociedad civil 25, mayo 2025, presencial, Riohacha.
- 101 Darío Brooks, Cómo opera la mafia albanesa en América Latina y hasta dónde llegan sus tentáculos, BBC, 15 de noviembre de 2022, <https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-63579332>.
- 102 Jaime Flórez, Negocios, fiestas y escondites: la temida mafia italiana extiende su presencia en Colombia, Vorágine, 20 de julio de 2025, <https://voragine.co/historias/investigacion/negocios-fiestas-y-escondites-la-temida-mafia-italiana-extiende-su-presencia-en-colombia/>.
- 103 *Íbidem*.
- 104 Danna Valeria Figueroa Rueda, Luigi Belvedere, el 'narco invisible' que usó restaurantes en Cartagena para traficar cocaína a Europa, *El Tiempo*, 9 de julio de 2025, <https://www.eltiempo.com/justicia/cortes/luigi-belvedere-el-narco-invisible-que-uso-restaurantes-en-cartagena-para-traficar-cocaina-a-europa-3470561>.
- 105 Wendy Yoana Mambuscay Giraldo, Se revelan detalles del capo de la 'Ndrangheta, detenido en Barranquilla tras cinco años de fuga, *El País*, 13 de diciembre de 2024, <https://www.elpais.com.co/colombia/se-revelan-detalles-del-capo-de-la-ndrangheta-detenido-en-barranquilla-tras-cinco-anos-de-fuga-1341.html>.
- 106 Gustavo Montes Arias, Mafia italiana en Colombia: estos son los cinco capos capturados en los últimos años, *El Espectador*, 15 de julio de 2025, <https://www.elespectador.com/judicial/mafia-italiana-en-colombia-estos-son-los-cinco-capos-capturados-en-los-ultimos-anos/>.
- 107 Sebastián Vargas Rueda, Cayó en Colombia el principal enlace del Cartel de los Balcanes en Latinoamérica: estaba relacionado con el Clan del Golfo, Infobae, 28 de febrero de 2025, <https://www.infobae.com/colombia/2025/02/28/cayo-en-colombia-el-principal-enlace-del-cartel-de-los-balcanes-en-latinoamerica-asi-fue-el-operativo-para-dar-con-mou-y-su-relacion-con-el-clan-del-golfo/>.
- 108 DW, Colombia anuncia captura de supuesto capo de mafia italiana, 10 de agosto de 2025, <https://www.dw.com/es/colombia-anuncia-captura-de-supuesto-capo-de-mafia-italiana/a-73586716>.
- 109 INVEMAR, Informe sobre el estado de los medios marinos y costeros en Colombia, 2025.
- 110 CIMCON, Dinámica del tráfico marítimo de drogas en Colombia y en la región, 2017, <https://cimcon.armada.mil.co/sites/default/files/sites/default/files/descargas/pdf/Informe%20CIMCON%202017.%20Din%C3%A1mica%20del%20Narcotr%C3%A1fico%20Mar%C3%ADtimo%20en%20Colombia%20y%20la%20Regi%C3%B3n.pdf>.
- 111 CIMCON, Modalidades del tráfico de drogas marítimo, fluvial y portuario, 2024, https://cimcon.armada.mil.co/sites/default/files/sites/default/files/descargas/pdf/CAT%C3%81LOGO%20DE%20MODALIDADES%202024_comprimido.pdf.
- 112 *Íbidem*.
- 113 Sergio Saffon, Embarcaciones no tripuladas e innovaciones químicas: estrategias más recientes de los narcotraficantes latinoamericanos, InSight Crime, 22 de julio de 2024, <https://insightcrime.org/es/noticias/entrevistas/embarcaciones-no-tripuladas-innovaciones-quimicas-estrategias-recientes-narcotraficantes-latinoamericanos/>.
- 114 Superintendencia de Transportes, Boletín estadístico, Tráfico portuario en Colombia, 25 de febrero de 2025 https://www.supertransporte.gov.co/documentos/2025/marzo/puertos_06/BOLETIN-ESTADISTICO-TRAFICO-PORTUARIO-EN-COLOMBIA-ENERO-A-DICIEMBRE-2024.pdf.
- 115 David Garzón, Colombia movilizó 45,3 millones de toneladas de carga en sus puertos en el primer trimestre de 2025, Infobae, 7 junio de 2025, <https://www.infobae.com/colombia/2025/06/07/colombia-movilizo-453-millones-de-toneladas-de-carga-en-sus-puertos-en-el-primer-trimestre-de-2025>.
- 116 *Íbidem*.
- 117 *Íbidem*.
- 118 La Silla Vacía, ¿El modelo de concesiones es bueno para los puertos?, 15 de febrero de 2024.
- 119 Ley 1.ª de 1991 (Estatuto de Puertos Marítimos, 10 de enero de 1991, Diario Oficial n.º 39.626). Se trata de una ley nacional de alcance general que reestructuró profundamente el sistema portuario colombiano. Sus principales cambios fueron tres: (1) la liquidación de Colpuertos —empresa estatal que había monopolizado desde 1959 la administración de los cinco puertos principales del país (Buenaventura, Cartagena, Santa Marta, Barranquilla y Tumaco)—; (2) la creación de

- un modelo de concesiones a sociedades portuarias de carácter mixto o privado, con el Estado reservándose las funciones de planificación, regulación e inspección a través de la Superintendencia General de Puertos; y (3) la apertura del sector a la inversión privada, en línea con la apertura económica impulsada por el gobierno Gaviria. El texto íntegro de la ley está disponible en el Gestor Normativo de Función Pública: <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=67055>.
- 120 Véase Puerto Antioquia, <https://puertoantioquia.com.co/>.
 - 121 El Colombiano, Se fija la fecha oficial: el puerto de Antioquia entrará en servicio el 1 de noviembre, 17 de julio de 2025, <https://www.elcolombiano.com/negocios/puerto-antioquia-operaciones-1-noviembre-2025-EM28178408>.
 - 122 Como las zonas de cultivo de coca del Sur de Córdoba, del Bajo Cauca y del oeste de Antioquia.
 - 123 Entrevista con académico 2, mayo de 2025, presencial, Barranquilla; entrevista con académico 5, mayo de 2025, presencial, Santa Marta.
 - 124 Entrevista con analista, 1 de mayo de 2025, virtual; entrevista con un representante de las fuerzas del orden, 1 de mayo de 2025, virtual.
 - 125 Luis Fernando Trejos y Reynell Badillo, Así se mueve el narcotráfico en el Caribe colombiano, La Silla Vacía, 2022, <https://www.lasillavacia.com/red-de-expertos/red-de-la-paz/asi-se-mueve-el-narcotrafico-en-el-caribe-colombiano/>.
 - 126 CIMCON, Estudio de caso sobre el tráfico marítimo de drogas ECN 14-2025: El puerto de Cartagena y Santa Marta en la lucha contra el tráfico marítimo de drogas, 2025, <https://cimcon.armada.mil.co/sites/default/files/sites/default/files/descargas/pdf/ECN%2014%20CMCON%202025%20-%20EL%20PUERTO%20DE%20CARTAGENA%20Y%20SANTA%20MARTA%20EN%20LA%20LUCHA%20DEL%20NARCOTR%C3%81FICO%20MAR%C3%8DTIMO.pdf>.
 - 127 *Íbidem*.
 - 128 Ver Gran Puerto de Cartagena, Quiénes somos, <https://www.puertocartagena.com/es/nosotros/quienes-somos>.
 - 129 *El Espectador*, Puerto de Cartagena: 30 años al servicio del progreso de la región del Caribe, 28 de abril de 2024, <https://www.elespectador.com/contenido-patrocinado/puerto-de-cartagena-30-anos-aportando-al-progreso-de-la-region-caribe/>.
 - 130 Legiscomex, Los principales puertos colombianos tienen conexión con cinco puertos franceses, <https://www.legiscomex.com/Documentos/PERFIL-COMERCIAL-FRANCIA-RUTAS-MARITIMAS-COLOMBIA>.
 - 131 *Diario del Puerto*, Cartagena se alía con cuatro puertos europeos para lograr operativas más sostenibles, 26 de abril de 2024, <https://www.diariodelpuerto.com/maritimo/cartagena-se-alia-con-cuatro-puertos-europeos-para-lograr-operativas-mas-sostenibles-PO19358043#>; véase Kokargo, Puerto de Cartagena (Colombia), <https://kokargo.com/puerto-de-cartagena/>.
 - 132 Solicitud de información dirigida al Ministerio de Defensa de Colombia.
 - 133 Entrevista con analista 1, mayo de 2025, virtual.
 - 134 *Íbidem*.
 - 135 Entrevista con funcionario de la institución 5, mayo de 2025.
 - 136 Focus Noticias, Capturado alias «EL GORDO». El poderoso narcotraficante de Albania será extraditado a Francia, YouTube, 26 de agosto de 2023, <https://www.youtube.com/watch?v=LbUIJRWcoaQ>.
 - 137 Entrevista con un académico, 19 de mayo de 2025, virtual.
 - 138 Entrevista con un académico, 5 de mayo de 2025, presencial, Santa Marta.
 - 139 OCCRP, Barcos pesqueros y cargueros: cómo circula la cocaína colombiana por el mundo, 29 de mayo de 2024, <https://www.occrp.org/es/proyecto/narcofiles-el-nuevo-orden-criminal/barcos-pesqueros-y-buques-de-carga-como-viaja-la-cocaina-colombiana-por-el-mundo>.
 - 140 Entrevista con un representante de las fuerzas del orden, 3 de mayo de 2025, en persona, Cartagena.
 - 141 Alejandro Blanco, Barranquilla es una de las ciudades más violentas de América Latina, La Silla Vacía, 27 de enero de 2025, <https://www.lasillavacia.com/red-de-expertos/red-social/barranquilla-es-una-de-las-ciudades-mas-violentas-de-america-latina/>.
 - 142 *Íbidem*.
 - 143 *El Espectador*, La crisis de violencia y crueldad que azota a Santa Marta, donde llegó Gustavo Petro, 9 de mayo de 2024, <https://www.elespectador.com/colombia-20/conflicto/crisis-en-santa-marta-por-enfrentamientos-homicidios-y-torturas-esto-le-piden-a-petro/>.
 - 144 CIMCON, Catálogo de modalidades del tráfico marítimo de drogas, 2024, https://cimcon.armada.mil.co/sites/default/files/sites/default/files/descargas/pdf/CAT%C3%81LOGO%20DE%20MODALIDADES%202024_comprimido.pdf.
 - 145 *Íbidem*.
 - 146 Entrevista con analista 1, mayo de 2025, virtual.
 - 147 *Íbidem*.
 - 148 Comunidad Andina, Informe anual: movimiento de contenedores en la Comunidad Andina 2023, <https://www.comunidadandina.org/DocOficialesFiles/DEstadisticos/SGDE1039.pdf>.
 - 149 *Íbidem*.
 - 150 Caracol Noticias, La policía descubrió más de una tonelada de cocaína en un cargamento de frutas en el puerto de Cartagena, 3 de febrero de 2025, <https://caracol.com.co/2025/02/03/policia-hallo-mas-de-una-tonelada-de-cocaina-en-cargamento-de-frutas-en-el-puerto-de-cartagena/>.
 - 151 Asociación de Bananeros de Colombia, Informe sobre la sostenibilidad del plátano en Colombia 2024, <https://augura.com.co/wp-content/uploads/Informe-de-sostenibilidad-banano-de-colombia-v3-1.pdf>.

- 152 *El Colombiano*, Las exportaciones de plátanos repuntaron en el primer semestre de 2025, 15 de septiembre de 2025, <https://www.elcolombiano.com/negocios/balance-exportaciones-de-banano-colombiano-2025-LO29140579>.
- 153 *Swissinfo*, La policía colombiana ha incautado más de 2,4 toneladas de coca impregnada de carbón, 15 de diciembre de 2023, <https://www.swissinfo.ch/spa/la-polic%C3%ADa-incaut%C3%B3-en-colombia-m%C3%A1s-de-2-4-toneladas-de-coca-impregnada-en-carb%C3%B3n/49064308>.
- 154 SKULD, Informe sobre el tráfico de drogas en Colombia 2024, <https://www.skuld.com/contentassets/cf75aac9ec304a6ab62653f0226114b4/drugs-report-colombia-2024.pdf>.
- 155 Véase Transporte del carbón, El carbón, <https://carbon-unilibre.webnode.com.co/transporte-del-carbon/>.
- 156 *Íbidem*.
- 157 *Íbidem*.
- 158 CIMCON, Narcotráfico marítimo bajo la técnica "parásito", 2022, <https://cimcon.armada.mil.co/sites/default/files/sites/default/files/descargas/pdf/ECN%2016%20CMCON%202022%20-%20Narcotr%C3%A1fico%20mar%C3%ADtimo%20bajo%20la%20t%C3%A9cnica%20%E2%80%9CPar%C3%A1sito%E2%80%9D%20amenaza%20constante%20de%20las%20OCT.pdf>.
- 159 Ashley Pechinski, Cargueros transatlánticos transportan droga a espaldas de la tripulación, InSight Crime, agosto de 2021, <https://insightcrime.org/es/noticias/cargueros-transatlantico-llevan-droga-tripulacion-entere/>.
- 160 *Íbidem*.
- 161 Entrevista con académico 4, mayo de 2025, virtual; entrevista con representante de la sociedad civil 3, mayo de 2025, presencial, Riohacha.
- 162 EarRights International, *Doe v. Chiquita Brands International*: Un veredicto histórico para las víctimas en Colombia, <https://earthrights.org/case/doe-v-chiquita-brands-international-es/>.
- 163 EarRights International, Continúa la apelación de Chiquita Brands, 30 de enero del 2026, https://earthrights.org/media_release/continua-la-apelacion-de-chiquita-brands/.
- 164 Entrevista con un funcionario, 6 de mayo de 2025, Riohacha.
- 165 *El Tiempo*, La Marina encuentra el primer semisumergible sin tripulación que habría sido utilizado para el tráfico de drogas en el Caribe por el Clan del Golfo, 2 de julio de 2025, <https://www.eltiempo.com/justicia/conflicto-y-narcotrafico/incautan-narcosubmarino-no-tripulado-usado-por-narcos-para-pruebas-en-el-mar-caribe-seria-del-clan-del-golfo-3468459>.
- 166 Entrevista con un representante de las fuerzas del orden, 12 de mayo de 2025; entrevista con un académico, 19 de mayo de 2025.
- 167 Lina Muñoz, En operación conjunta en La Guajira interceptan lancha con 24 millones de dólares en cocaína, Infobae, 29 Mayo 2025, [colombia/2025/05/29/en-operacion-conjunta-en-la-guajira-interceptan-lancha-con-24-millones-de-dolares-en-cocaina](https://www.infobae.com/colombia/2025/05/29/en-operacion-conjunta-en-la-guajira-interceptan-lancha-con-24-millones-de-dolares-en-cocaina).
- 168 Lina Britto, *El Boom de la marihuana: Auge y caída del primer paraíso de las drogas en Colombia*. Bogotá: Crítica – Universidad de los Andes, 2022.
- 169 Santiago González-Plazas, *Pasado y presente del contrabando en La Guajira: enfoques del fenómeno de la ilegalidad en la región*. Bogotá: Editorial Universidad del Rosario, 2008.
- 170 Entrevista con un analista, 1 de mayo de 2025, virtual; entrevista con un representante de la sociedad civil, 1 de mayo de 2025, virtual; entrevista con un funcionario, 6 de mayo de 2025, presencial, Riohacha.
- 171 Entrevista con representante de la sociedad civil 24, mayo de 2025, presencial, Riohacha.
- 172 Entrevista con representante de la sociedad civil 25, mayo de 2025, presencial, Riohacha.
- 173 Entrevista con representante de la sociedad civil 23, de mayo de 2025, presencial, Riohacha.
- 174 *Íbidem*.
- 175 Entrevista con un académico, 28 de julio de 2025, en línea.
- 176 Entrevista con funcionario de la institución 13, mayo de 2025, presencial, en Barranquilla.
- 177 Gobierno de Colombia, Política Nacional de Drogas 2023-2033, 2023 <https://www.minjusticia.gov.co/Sala-de-prensa/Documents/Política%20Nacional%20de%20Drogas%2020232033%20%27Sembrando%20vida,%20desterramos%20el%20narcotráfico%27.pdf>.
- 178 *Íbidem*.
- 179 Radio Nacional de Colombia, El Gobierno del Cambio alcanza cifras históricas en incautaciones de cocaína, 14 de septiembre de 2025, <https://www.radionacional.co/actualidad/incautacion-de-cocaina-cifras-historicas-del-gobierno-del-cambio>.
- 180 La Silla Vacía, Detector: los resultados obtenidos por Petro en materia de incautaciones de cocaína son engañosos, 24 de junio de 2025, <https://www.lasillavacia.com/detector-de-mentiras/engano/detector-logro-de-petro-en-incautaciones-de-cocaina-es-engano>.
- 181 *Íbidem*.
- 182 Ministerio de Justicia y Derecho y ONUDD, Seguimiento de los territorios con cultivos de coca 2023: resumen ejecutivo, 2025, https://www.unodc.org/documents/crop-monitoring/Colombia/Colombia_monitoreo_2023.pdf.
- 183 *El Nuevo Siglo*, Petro ratifica interdicción para combatir el narcotráfico, 19 de diciembre de 2022, <https://www.elnuevosiglo.com.co/politica/petro-ratifica-interdicion-para-combatir-el-narcotrafico>.
- 184 Presidencia de la República, «Voy a cambiar radicalmente la gestión de los puertos»: presidente Petro, mayo de 2025 <https://www.presidencia.gov.co/prensa/Paginas/Cambiare-radicalmente-la-administracion-de-los-puertos-presidente-Petro-250505.aspx>.

- 185 Departamento Nacional de Planeación de Colombia, Política Portuaria Nacional: modernización y sostenibilidad de la actividad portuaria y su articulación con el territorio, julio de 2023, <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/4118.pdf>.
- 186 Esta estrategia ha sido promovida por la Superintendencia de Transportes, la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, la Dirección Antidrogas de la Policía Nacional y el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo.
- 187 Superintendencia de Transportes de Colombia, Colombia Portuaria 2023: estrategia gubernamental contra la ilegalidad en los puertos del país, diciembre de 2023, <https://www.supertransporte.gov.co/index.php/comunicaciones-2023/colombia-portuaria-2023-estrategia-gubernamental-frente-a-la-ilegalidad-en-los-puertos-del-pais>.
- 188 *Ibidem*.
- 189 *Ibidem*.
- 190 El Tiempo, Proyecto clave contra el tráfico de drogas en los puertos del Atlántico espera aprobación de Dimar, 27 de febrero de 2025., <https://www.eltiempo.com/colombia/barranquilla/proyecto-clave-contra-el-narcotrafico-en-puertos-del-atlantico-a-espera-de-aprobacion-de-dimar-3430715>.
- 191 El cartel de los Soles es una red integrada por altos mandos militares y funcionarios del Estado venezolano, cuyo origen se remonta a los años 1990, cuando oficiales de la Guardia Nacional comenzaron a facilitar el tránsito de cocaína a cambio de pagos. A mediados de los años 2000, diversas facciones de las fuerzas de seguridad pasaron de extorsionar a narcotraficantes a comprar, almacenar y distribuir cocaína directamente, configurando una estructura descentralizada de células incrustadas en los distintos componentes militares. A diferencia de los cárteles tradicionales, no se trata de un grupo jerárquico, sino de una red difusa que opera dentro del aparato estatal venezolano, cuyos miembros cobran «impuestos» a actividades criminales o participan directamente en economías ilícitas. En julio de 2025, el Departamento del Tesoro de Estados Unidos lo designó organización terrorista y en noviembre de ese año el Departamento de Estado lo declaró organización terrorista extranjera.
- 192 Entrevista con un funcionario, 17 de mayo de 2025, virtual; Luis Fernando Trejos Rosero, Charles Larratt-Smith y Andrés F. Aponte González, Una insurrección bipolar: el ELN en la frontera colombo-venezolana, La Silla Vacía, 11 de agosto de 2021, <https://www.lasillavacia.com/red-de-expertos/red-de-venezuela/una-insurgencia-bipolar-el-eln-en-la-frontera-colombo-venezolana/>.
- 193 Entrevista con un funcionario institucional, 7 de mayo de 2025, en persona, Montería; Alonso Moleiro, Venezuela, de país de tránsito a productor de cocaína, *El País*, 14 de marzo de 2023, <https://elpais.com/internacional/2023-03-14/venezuela-de-pais-de-transito-a-productor-de-cocaina.html>.
- 194 Nelson Ricardo Matta Colorado, Venezuela se convierte en productora de coca, *El Colombiano*, 4 de mayo de 2022, <https://www.elcolombiano.com/colombia/venezuela-de-ruta-de-paso-a-productor-de-cocaina-AC17376710>.
- 195 InSight Crime, La revolución de la cocaína en Venezuela, abril de 2022, <https://insightcrime.org/es/investigaciones/revolucion-cocaina-venezuela/>.
- 196 Entrevista con un analista mayo de 2025, virtual; entrevista con un representante de las fuerzas del orden, mayo de 2025, en persona, Cartagena.
- 197 Entrevista con funcionario 7, mayo de 2025; entrevista con funcionario 8, mayo de 2025; entrevista con representante de la sociedad civil 24, mayo de 2025.
- 198 Fernán E. González (ed.), ¿Por qué es tan difícil negociar con el ELN? Una perspectiva regionalmente diferenciada, CINEP, junio de 2021, <https://cinep.org.co/publicaciones/producto/por-que-es-tan-dificil-negociar-eln-documento-ocasional/>.
- 199 Entrevista con analista 6, mayo de 2025, virtual.
- 200 *Ibidem*.
- 201 Maricielo Grados Córdova, Estados Unidos sanciona a una red que enviaba cocaína en "narcosubmarinos" desde Sudamérica, Infobae, 6 de junio de 2025, <https://www.infobae.com/estados-unidos/2025/06/06/estados-unidos-sanciona-a-red-que-enviaba-cocaina-en-narcosubmarinos-desde-sudamerica/>.
- 202 Lo que hizo por entonces Nicolás Maduro fue alegar derechos históricos y la nulidad del Laudo de París de 1899. En 2023-2024, el Gobierno de Venezuela movilizó la creación del estado Guayana Esequiba tras un referendo, intensificando la tensión diplomática y militar.
- 203 InSight Crime, Tierra de nadie: cómo el narcotráfico se ha arraigado en el territorio en disputa del Esequibo, 4 de junio de 2025, <https://insightcrime.org/es/investigaciones/como-narcotrafico-echo-raices-en-disputado-territorio-essequibo/>.
- 204 Rolando Rafael Barahona, Las islas del Caribe, ruta del tráfico de drogas desde Venezuela, *Revista Derrotero*, julio-diciembre de 2023, <http://revistas.escuelanaval.edu.co/index.php/DERROTERO/article/view/288/250>; CARICOM IMPACS, Expertise France, FRONTEx e InSight Crime, Redes criminales y rutas del Caribe a Europa: Un análisis en profundidad del tráfico de cocaína y otras actividades ilícitas, marzo de 2025, <https://insightcrime.org/wp-content/uploads/2026/04/Redes-criminales-y-rutas-del-caribe-a-Europa.pdf>.
- 205 Salud Hernández-Mora, Las vueltas que da la coca, *El Mundo*, 6 de enero de 2010, <https://www.elmundo.es/elmundo/2010/01/06/cronicasdesdelatinoamerica/1262745148.html>; Christian Vianna de Azevedo, El reemplazo de las redes colombianas por las redes venezolanas en el tráfico internacional de drogas en la frontera, Real Instituto Elcano, 29 de marzo de 2019, <https://www.realinstitutoelcano.org/analisis/el->

- reemplazo-de-las-redes-colombianas-por-las-venezolanas-en-el-narcotrafico-fronterizo-internacional/.
- 206 Maritime Analysis and Operations Centre (Narcotics), *Over 3.3 tonnes of cocaine seized from Venezuelan fishing vessel off Canary Islands*, 11 de diciembre de 2024, <https://maoc.eu/over-3-3-tonnes-of-cocaine-seized-from-venezuelan-fishing-vessel-off-canary-islands/>.
- 207 *Íbidem*.
- 208 Por «Gran Caribe» nos referimos al área geográfica y geopolítica que abarca el mar Caribe, sus islas (Antillas Mayores y Menores), y las zonas costeras de los países continentales vecinos, desde México hasta Venezuela.
- 209 Andrés Sánchez Jabba, *Violencia y narcotráfico en San Andrés*, Documentos de trabajo sobre la economía regional, Banco de la República, 5 de febrero de 2013, https://d1b4gd4m8561gs.cloudfront.net/sites/default/files/publicaciones/archivos/dtser_181.pdf.
- 210 Duván Álvarez, San Andrés figura entre las ciudades más violentas de toda Colombia, *El Tiempo*, 12 de octubre de 2023, <https://www.eltiempo.com/colombia/otras-ciudades/san-andres-esta-entre-las-ciudades-con-mayor-indice-de-violencia-de-toda-colombia-815505>.
- 211 Mark Wilson, Panamá se posiciona como puerto de salida de drogas hacia Europa, InSight Crime, 3 de diciembre de 2021, <https://insightcrime.org/es/noticias/panama-cobra-importancia-entrada-drogas-europa/>.
- 212 Henry Shuldiner, Panamá y Costa Rica: pasos claves de cocaína hacia Europa, 3 de febrero de 2022, <https://insightcrime.org/es/noticias/panama-costa-rica-pasos-claves-cocaina-europa/>.
- 213 Raquel Ballestin, Panamá se convirtió en centro logístico de un supercartel del narcotráfico, 9 de diciembre de 2022, <https://insightcrime.org/es/noticias/panama-convirtio-centro-logistico-supercartel-narcotrafico/>; Agencia EFE, La alta infiltración del narco en los puertos de Panamá, expuesta por el decomiso de cocaína, según un informe, agosto de 2025, <https://efe.com/mundo/2025-08-21/panama-puertos-infiltrados-narcotrafico-decomiso-cocaina-informe/>.
- 214 *Íbidem*.
- 215 Entrevista con un representante de las fuerzas del orden, 12 de mayo de 2025, en persona, Barranquilla; entrevista con un académico, 16 de mayo de 2025, en persona, Barranquilla; entrevista con un académico, 19 de mayo de 2025, en línea; entrevista con un funcionario, 22 de mayo de 2025, en persona, Riohacha.
- 216 Entrevista con un funcionario de la institución, 22 de mayo de 2025, en persona, Riohacha.
- 217 Entrevista con un funcionario de la institución, 22 de mayo de 2025, en persona, Riohacha; entrevista con un representante de la sociedad civil, 23 de mayo de 2025, en persona, Riohacha; *Listín Diario*, Detenida una banda en España que introducía coca desde República Dominicana, 13 de marzo de 2023, <https://listindiario.com/las-mundiales/2023/03/13/766766/detenida-una-banda-en-espana-que-introducía-coca-desde-republica-dominicana>.
- 218 *El Nuevo Diario*, Rafael Ynoa Santana (El Cojo) e Isidoro Rotestan Clase (El Men), las dos personas detenidas en el marco de la operación «Búfalo NK», 18 de septiembre de 2024, <https://elnuevodiario.com.do/rafael-ynoa-santana-el-cojo-e-isidoro-rotestan-clase-el-men-los-dos-detenido-en-la-operacion-bufalo-nk>.
- 219 Fiscalía General de la República Dominicana, Nueve acusados en la operación Búfalo NK se declaran culpables de los hechos que se les imputan, 10 de julio de 2025, <https://pgr.gob.do/nueve-imputados-en-operacion-bufalo-nk-se-declaran-culpables-de-los-hechos-imputados/>.
- 220 Marina Cavalari y otros, Balance de InSight Crime de incautaciones de cocaína de 2024, InSight Crime, 7 de mayo de 2025, <https://insightcrime.org/es/noticias/balance-insight-crime-incautaciones-cocaina-2024/>.
- 221 Sergio Saffon, ¿Qué se esconde tras el aumento de las incautaciones de cocaína en el Caribe francés?, InSight Crime, 30 de julio de 2024, <https://insightcrime.org/es/noticias/que-hay-detras-aumento-incautaciones-cocaina-caribe-frances/>.
- 222 Ministerio del Interior español, Operación conjunta de la Policía Nacional, la Policía Judicial portuguesa y la Agencia Tributaria: se incautó una tonelada de cocaína destinada a España en un barco pesquero frente a las costas de Cabo Verde, 28 de septiembre de 2023, <https://www.interior.gob.es/opencms/es/detalle/articulo/Intervenida-en-aguas-proximas-a-Cabo-Verde-una-tonelada-de-cocaina-en-un-pesquero-con-destino-a-Espana/>.
- 223 AFP, La Armada francesa incauta más de seis toneladas de cocaína frente a las costas africanas, *Barrons*, 16 de marzo de 2025, <https://www.barrons.com/news/spanish/la-marina-francesa-se-incauta-de-mas-de-seis-toneladas-de-cocaina-cerca-de-las-costas-africanas-21d9445e>.



**GLOBAL
INITIATIVE**
AGAINST TRANSNATIONAL
ORGANIZED CRIME

SOBRE LA GLOBAL INITIATIVE

La Global Initiative Against Transnational Organized Crime es una red mundial con más de 800 expertos en todo el mundo. La Global Initiative ofrece una plataforma para promover un mayor debate y enfoques innovadores como pilares de una estrategia global inclusiva contra el crimen organizado.

www.globalinitiative.net