



EL PACCTO 2.0

EU-LAC Partnership on justice and security

REDES CRIMINALES Y RUTAS DEL CARIBE A EUROPA: UN ANÁLISIS EN PROFUNDIDAD DEL TRÁFICO DE COCAÍNA Y OTRAS ACTIVIDADES ILÍCITAS





Financiado por la UE

Coordinado por:



Con la dirección y revisión de:

Jean-Luc Lottefier, Líder, EU EMPACT MTCNI – OA 6.1,
Policía Federal Belga

Jeremy McDermott, Cofundador y Codirector, InSight
Crime

Marc Reina Tortosa, Gerente Ejecutivo Sénior, EL
PACCTO 2.0

Michael Jones, Director Ejecutivo, CARICOM IMPACS

Razvan Budeanu, Jefe del Sector de Políticas y Proyec-
tos Operativos, FRONTEx - Agencia Europea de la
Guardia de Fronteras y Costas

Patrice Camberou, Fiscal General de Francia en
Martinica, Francia

DOI: 10.5281/zenodo.18385156

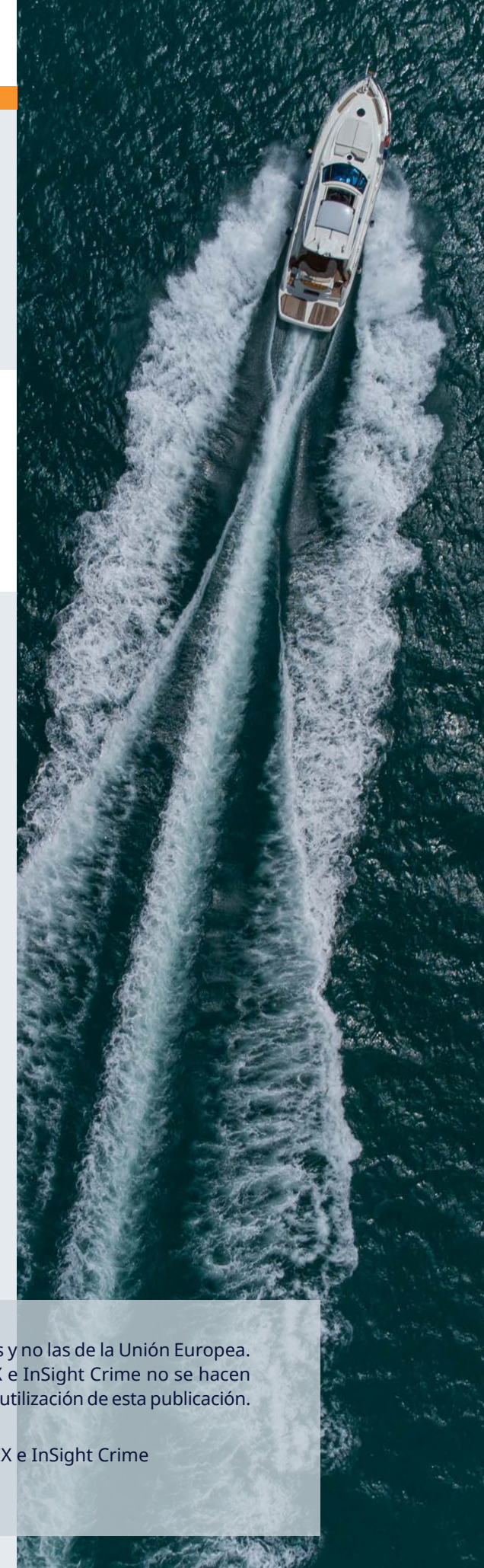
Diseño:

Carlos Múgica

Edición no comercial
Marzo de 2026

Este documento refleja únicamente las opiniones de los autores y no las de la Unión Europea. CARICOM IMPACS, EL PACCTO 2.0, la Unión Europea, FRONTEx e InSight Crime no se hacen responsables de las consecuencias que puedan derivarse de la reutilización de esta publicación.

Derechos de uso: CARICOM IMPACS, Expertise France, FRONTEx e InSight Crime



ÍNDICE

4 ÍNDICE

5 INTRODUCCIÓN: EL PAPEL FUNDAMENTAL DEL CARIBE EN LA RUTA DE LA COCAÍNA HACIA EUROPA

8 ASPECTOS CLAVE

10 DINÁMICAS CRIMINALES EN EL CARIBE SUR

- REDES CRIMINALES
- CORREDORES CLAVE PARA EL TRÁFICO
- MÉTODOS UTILIZADOS POR LAS REDES CRIMINALES
- INTERRUPCIONES EN LAS RUTAS DE CONTRABANDO

16 ANÁLISIS ESPECÍFICO POR SUBREGIÓN Y PAÍS

- REPÚBLICA DOMINICANA
- TRINIDAD Y TOBAGO
- VENEZUELA
- TERRITORIOS DE ULTRAMAR DE LA UE: ISLAS FRANCESAS Y HOLANDESAS
- GUYANA, SURINAM Y GUAYANA FRANCESA: EL CARIBE SUDAMERICANO

43 CONCLUSIONES

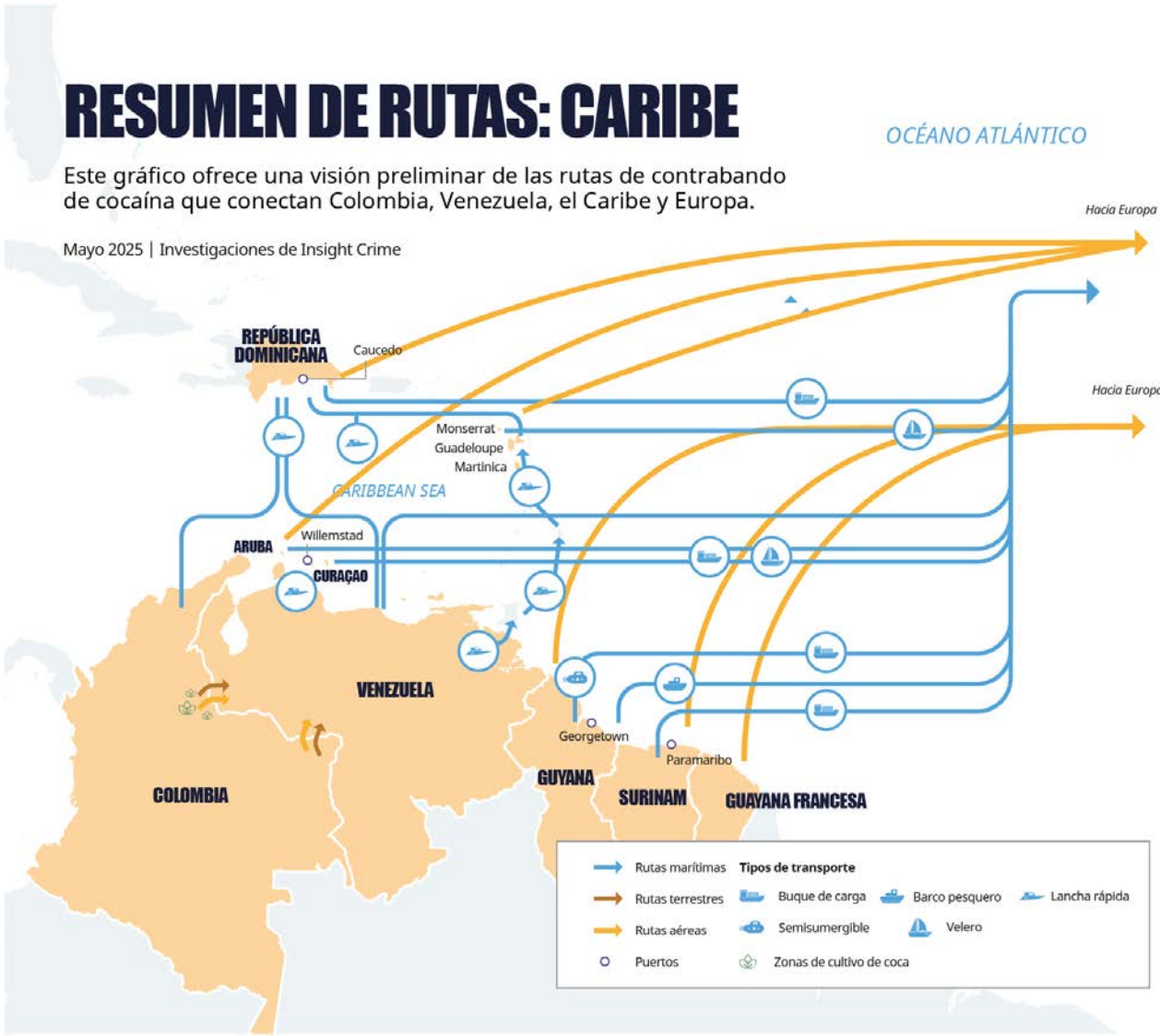
INTRODUCCIÓN: EL PAPEL FUNDAMENTAL DEL CARIBE EN LA RUTA DE LA COCAÍNA HACIA EUROPA

El Caribe ha sido durante mucho tiempo un nodo central en el comercio mundial de cocaína. La región, que en su día fue el principal puente para el tráfico de narcóticos con destino a los Estados Unidos, se ha convertido en un importante punto de tránsito y salida de la cocaína destinada al creciente mercado consumidor europeo. Este cambio ha sido posible gracias a una combinación de factores estratégicos geográficos y a la diversificación de las rutas y métodos de contrabando internacionales.

La geografía de la región y sus vínculos con Europa la han convertido en un trampolín para los traficantes que tienen como objetivo Europa; las mismas rutas marítimas y aéreas que sustentan el turismo y el comercio también proporcionan la infraestructura para el contrabando.

En general, las redes criminales que transportan cocaína desde Sudamérica a Europa a través del Caribe son muy dinámicas y adaptables. Están formadas por diversos actores que operan en todas las etapas de la cadena de suministro. Los traficantes colombianos, venezolanos y dominicanos





suelen encargarse del transporte, mientras que los intermediarios de diversas nacionalidades coordinan la logística y ponen en contacto a los proveedores con los compradores.

Si bien la mayor parte de la cocaína que se introduce de contrabando en Europa a través de América Central y del Sur sale en contenedores, el Caribe ofrece una gama más amplia de posibles vehículos para transportar drogas: buques de carga comerciales, contenedores, yates, barcos pesqueros, lanchas rápidas, cruceros, pequeños transportes interinsulares, semisumergibles y narcosubmarinos, aviones comerciales, carga aérea y aviones privados más pequeños. Gracias a esta variedad

de opciones, los narcotraficantes pueden desplazarse entre islas y diferentes puntos de partida para confundir a las patrullas y evitar ser detectados.

Algunas islas más grandes, como la República Dominicana, destacan como puntos de tránsito clave, con sofisticados grupos delictivos que aprovechan la amplia infraestructura portuaria para transportar grandes cantidades de cocaína a los principales puertos de la UE. La República Dominicana es probablemente la nación caribeña más importante en términos de tráfico de drogas, debido a su amplia infraestructura portuaria y de transporte, además de una economía y un sector turístico en auge, que ofrecen abundantes oportunidades para

los flujos financieros ilícitos y el blanqueo de capitales. Otros países, como Trinidad y Tobago, se enfrentan a retos persistentes derivados de su proximidad a Venezuela, una importante nación de tránsito para los envíos transatlánticos de cocaína.

Varias islas más pequeñas también desempeñan un papel importante en el canal de la cocaína. Los territorios de ultramar franceses y holandeses, como Curazao, Aruba, Bonaire, Sint Maarten, Saint-Martin, Guadalupe y Martinica, ofrecen conexiones comerciales y aéreas directas con ciudades europeas como Ámsterdam y París. Pequeños yates y embarcaciones de recreo viajan regularmente entre el Caribe y Europa, lo que brinda oportunidades para transportar cocaína discretamente entre las islas y hacia la propia Europa.

Las Guayanas —Guyana, Surinam y la Guayana Francesa— también ocupan una posición estratégica a lo largo del corredor de contrabando del Caribe directamente desde Sudamérica. Su proximidad a Colombia, combinada con una capacidad policial relativamente escasa, extensas redes fluviales y fronteras poco vigiladas, las convierte en atractivos puntos de tránsito y salida para los envíos con destino a la UE. Los traficantes pueden utilizar estos territorios para transportar cocaína hacia el norte, a las islas del Caribe, o hacia el este, a los puertos de África occidental, una parada frecuente antes de llegar a Europa, o directamente a Europa. Cada vez hay más indicios de que Jamaica, Trinidad y Tobago, Guyana, Surinam y, en ocasiones, las Bahamas se utilizan como puntos de parada para embarcaciones semisumergibles cargadas de cocaína que se adentran en el océano Atlántico. En el caso de la Guayana Francesa, su condición de territorio de la UE simplifica aún más la logística para los traficantes que buscan conexiones directas con Francia.

La mayor parte de la cocaína que circula por el sur del Caribe tiene su origen en Colombia y transita por Venezuela, que durante mucho

tiempo ha sido un importante país de tránsito para los envíos con destino a la UE. La proximidad de Venezuela al Caribe ofrece a los traficantes corredores marítimos cortos y flexibles que pueden adaptarse rápidamente en respuesta a las acciones de las fuerzas del orden.

Sin embargo, ni siquiera las rutas de tráfico de drogas más consolidadas son inmunes a los intensificados esfuerzos de interdicción. En 2025 y 2026, la intensificación de las patrullas navales estadounidenses y los ataques aéreos contra pequeñas embarcaciones que salen de Venezuela, así como la intervención de Estados Unidos en Venezuela y los cambios de régimen forzados, han causado importantes trastornos en las principales rutas de tráfico de drogas, lo que ha obligado a los traficantes de algunas zonas a suspender temporalmente sus operaciones o a desviar los envíos. No hay indicios, al menos por ahora, de que el flujo total de cocaína con destino a la UE haya disminuido tras el despliegue de esta flotilla estadounidense.

En este contexto, el presente informe examina el papel cada vez más importante del Caribe en la cadena de suministro mundial de mercancías ilícitas, centrándose en el flujo de drogas hacia Europa. En él se trazan las principales rutas y métodos de tráfico, se perfilan los actores criminales que impulsan el comercio y se analiza cómo las respuestas estatales e internacionales están remodelando el panorama criminal de la región. Además, el informe también aborda el papel cada vez más importante que desempeñan algunos países en el blanqueo de capitales, así como la interacción entre el tráfico de drogas y los delitos medioambientales desde la perspectiva de los grupos policriminales, centrándose en Guyana, Surinam y la Guayana Francesa.

ASPECTOS CLAVE

El papel flexible del Caribe en la ruta de la cocaína hacia Europa plantea un reto importante para los responsables políticos. El ecosistema delictivo no es estático, sino muy adaptable, y responde a la presión de las fuerzas de seguridad y justicia cambiando rutas, métodos y alianzas. Las siguientes conclusiones destacan algunas consideraciones importantes para abordar este reto:



Las rutas de la cocaína en el Caribe son excepcionalmente diversas. La incomparable variedad de métodos de contrabando, corredores de tránsito y puntos de partida de la región significa que, cuando una ruta se vuelve demasiado arriesgada, los traficantes adoptan rápidamente vías alternativas, lo que garantiza el flujo continuo de cocaína hacia Europa. El rastreo de estos envíos requiere una profunda colaboración y el intercambio de información entre los investigadores del Caribe y sus socios en la UE.



Los intermediarios son las piezas fundamentales del tablero. Proporcionan servicios relacionados con la logística, el almacenamiento y la custodia de drogas, la seguridad del transporte, la financiación y el blanqueo de capitales. Los intermediarios internacionales, principalmente de Europa y los Balcanes Occidentales, son los más importantes. Identificar a los intermediarios es clave para combatir eficazmente el tráfico de drogas.



Los puertos siguen siendo los puntos de partida más importantes. La contaminación de la carga legítima en los puertos comerciales de todo el Caribe sigue siendo el método más rentable y con mayor volumen para transportar cocaína a Europa. Sin embargo, los controles de seguridad varían sustancialmente de un puerto a otro, lo que significa que los traficantes pueden empezar a centrarse en terminales secundarias con una infraestructura de interceptación limitada si aumenta el control en los puertos más transitados. Garantizar que los puertos dispongan de las herramientas necesarias para identificar y controlar las zonas de alto riesgo —en particular, los depósitos de contenedores, las zonas de carga y los puestos de control de seguridad— y evitar la colusión con grupos delictivos reduciría las oportunidades de los traficantes.



El aumento de la presión policial produce cambios temporales. El despliegue naval de los Estados Unidos ha puesto de relieve el impacto localizado de la presión policial. Si bien los ataques contra las lanchas rápidas han reducido temporalmente su atractivo en el sur del Caribe, los traficantes están cambiando sus rutas y métodos. Las rutas terrestres, fluviales y aéreas hacia América Central, el sur del Caribe continental y el Amazonas han aumentado en volumen. Del mismo modo, los traficantes pueden optar por métodos de transporte que quedan fuera del alcance de las opciones militares actuales, como yates, buques portacontenedores y aviones.



El uso de aviones como método de transporte. El uso de aviones pequeños hacia Guyana y Surinam desde Colombia y Venezuela ha aumentado drásticamente. Esas cargas ilícitas, principalmente drogas, se transportan luego a la UE o África occidental en buques de carga y semisumergibles. Los investigadores deben tener en cuenta el uso de sistemas automatizados acuáticos, submarinos y aéreos no tripulados para el transporte de drogas.



La ruta de la cocaína hacia Europa se nutre de la corrupción y la pobreza. Los principales métodos para transportar cocaína a través del Caribe dependen en gran medida de la corrupción. La identificación e investigación de las complejas redes de corrupción es una tarea que debe mejorarse, ya que limita el impacto de las políticas antidroga, que a menudo se centran en la incautación de cocaína. Así mismo, muchas comunidades costeras, rurales e insulares participan en el transbordo de cocaína porque hay pocas alternativas económicas. Si no se mejoran estas condiciones, las redes de tráfico seguirán encontrando intermediarios dispuestos a colaborar.



Los grupos locales, itinerantes y descentralizados son fundamentales. La estructura polimórfica, pequeña y dinámica de los grupos locales, principalmente en la República Dominicana, Trinidad y Tobago y Guyana, es clave para facilitar el tráfico de drogas desde su entrada en el país hasta su salida.

DINÁMICAS CRIMINALES EN EL CARIBE SUR

REDES CRIMINALES

El panorama del crimen organizado en el Caribe se caracteriza menos por grandes organizaciones jerárquicas de tráfico de drogas (OTD) y más por redes fluidas, transaccionales y discretas. Esta estructura descentralizada hace que las empresas criminales sean muy adaptables y resistentes, funcionando más como proveedores de servicios subcontratados que como organizaciones monolíticas. Dentro de este ecosistema, los diferentes actores ocupan roles distintos: las OTD sudamericanas suministran la cocaína, los intermediarios transnacionales coordinan la cadena de suministro a distancia y los facilitadores locales son subcontratados para ejecutar la logística, el transporte local y el almacenamiento.

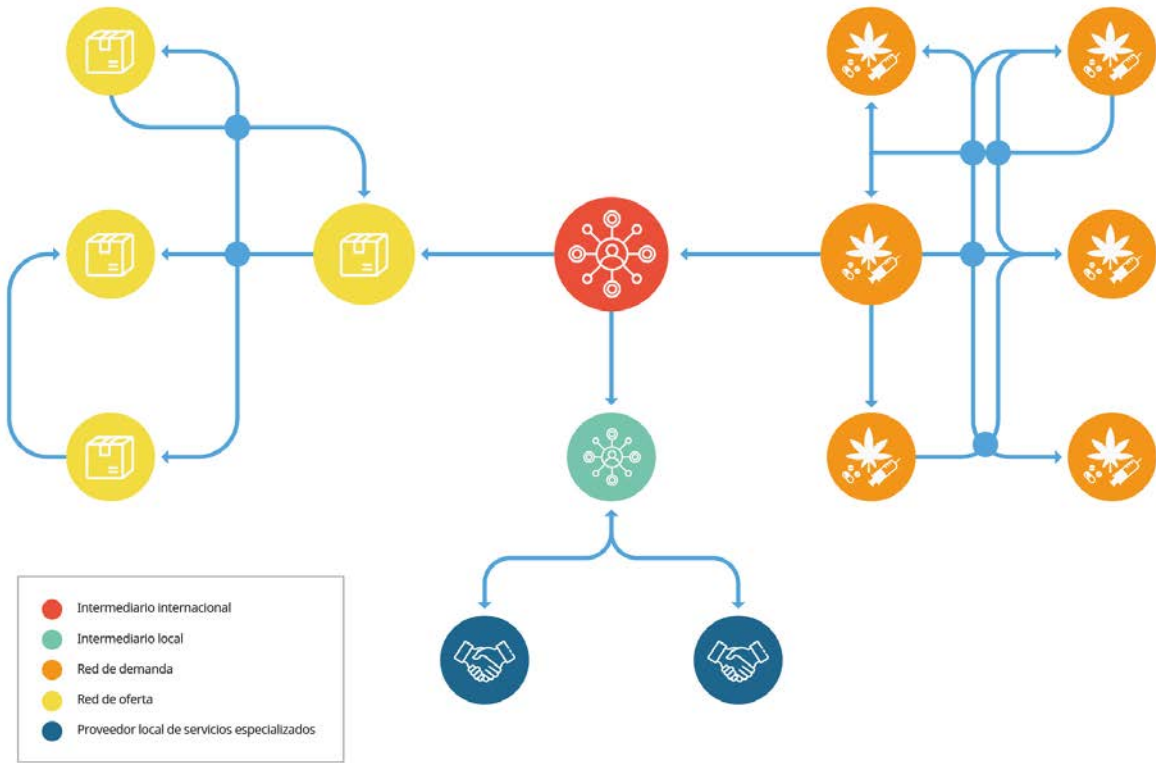
La mayoría de las redes delictivas con base en las islas del Caribe operan como subcontratistas de OTD más grandes. Su principal responsabilidad es coordinar envíos específicos de drogas y facilitar la logística y el movimiento de drogas y otras sustancias ilícitas dentro de los países, ya sea para su tránsito dentro de la región o su salida hacia Europa. Este modelo es particularmente evidente en la República Dominicana y Trinidad y Tobago, donde los «capos» o bandas locales supervisan la recepción de los envíos y la preparación para su transporte posterior. Las organizaciones criminales dominicanas actúan como facilitadores clave del tránsito y centros de redistribución de mercancías ilícitas en el

Caribe. Estas proceden principalmente de Colombia y Venezuela, aunque las rutas de la droga desde Ecuador hacia Europa se han convertido en clave. Costa Rica, Panamá y Perú actúan como puntos de tránsito o de salida.

Una excepción notable fue la de los No Limit Soldiers (NLS) de Curazao, un grupo nacido en el Caribe que se convirtió en una red transnacional de tráfico, ahora prácticamente desmantelada. Mientras tanto, en el Caribe sudamericano, figuras como el traficante guyanés Shaheed «Roger» Khan, que traficó con toneladas de cocaína hacia Estados Unidos y Europa, demuestran cómo países menos conocidos por el tráfico de drogas pueden desarrollar operaciones criminales transnacionales propias.

A nivel regional, los intermediarios actúan como actores muy influyentes entre bastidores. Estas personas coordinan los envíos de los proveedores sudamericanos a los compradores europeos sin manipular físicamente el producto. Negocian acuerdos, organizan el transporte y sobornan a los funcionarios para garantizar un tránsito seguro. Un ejemplo destacado es el del ciudadano serbio Nikola Boros, que supervisaba una red de contrabando en la República Dominicana que utilizaba yates de lujo para transportar cocaína a Estados Unidos y Europa, evitando así el escrutinio intensificado en las terminales de carga. Así, las redes criminales de los Balcanes

EL PAPEL DE LOS INTERMEDIARIOS EN LAS REDES CRIMINALES



Octubre de 2025 | Fuente: Simplificación del modelo descrito en Christian Leuprecht, Andrew Althouse y Olivier Walther, "The Puzzling Resilience of Transnational Organized Criminal Networks", 3 de julio de 2016; Anthea McCarthy-Jones, Caroline Doyle y Mark Turner, "From Hierarchies to Networks: The Organizational Evolution of the International Drug Trade", 1 de diciembre de 2020.

Occidentales actúan como intermediarios y financiadores internacionales, conectando a los productores en origen con los mercados mayoristas europeos. Financian los envíos de cocaína, organizan el transporte marítimo y coordinan la descarga en los puertos europeos. Su fuerza reside en la planificación logística, la capacidad financiera y la conectividad internacional, más que en el control territorial.

En la base de este ecosistema se encuentran las organizaciones de tráfico de drogas sudamericanas que suministran el producto. Entre los grupos más destacados se encuentra el Ejército de Liberación Nacional (ELN) de Colombia, que gestiona los campos de coca

y las rutas de contrabando a lo largo de la frontera con Venezuela. Las Autodefensas Gaitanistas de Colombia (AGC), también conocidas como los «Gaitanistas» o el «Clan del Golfo», también suministran grandes cantidades de cocaína al mercado europeo, gran parte de la cual transita por el Caribe. El transbordo de cocaína a través de Venezuela se ve facilitado por redes informales de militares venezolanos corruptos y células integradas en el Estado, conocidas colectivamente como el Cartel de los Soles.

CORREDORES CLAVE PARA EL TRÁFICO

El tráfico de cocaína a través del Caribe gira en torno a dos corredores de contrabando. El primero consiste en transportar la droga a través del mar Caribe, saltando de isla en isla antes de llegar a los puntos de partida relevantes para la UE. El segundo consiste en enviar los cargamentos a través de los territorios caribeños situados en la costa este de Sudamérica, que sirven de plataforma de lanzamiento para los envíos de cocaína a Europa, ya sea directamente o a través de África occidental.

ISLAS DEL CARIBE

Las numerosas islas del Caribe sirven principalmente como puntos de parada para los envíos transnacionales de cocaína. Con cientos de islas entre las que elegir, los traficantes pueden hacer múltiples escalas para almacenar, reempaquetar y consolidar la carga antes de llegar a los puntos de partida con destino a la UE. Cuanto más complicada es la ruta, más difícil es para las autoridades anticipar dónde pueden aparecer los envíos.

En este panorama, cada isla desempeña un papel distinto. La República Dominicana destaca como el centro de transbordo más importante de la región. Su puerto de aguas profundas de Caucedo, uno de los más activos del Caribe, permite consolidar envíos de gran volumen y enviarlos por rutas comerciales directas a los principales puertos europeos, como Róterdam (Países Bajos), Amberes (Bélgica) y Algeciras (España). Los millones de contenedores de carga que pasan anualmente por los puertos dominicanos proporcionan una amplia cobertura para la cocaína oculta en las exportaciones legítimas, lo que dificulta los esfuerzos para interceptar los flujos.

Las islas más pequeñas, incluidos los territorios franceses y neerlandeses como

Aruba, Curazao, Bonaire y San Martín/Saint-Martin, también son explotadas por los grupos delictivos. Su proximidad a Venezuela las expone a los flujos de cocaína procedentes de Sudamérica, con lanchas rápidas y barcos pesqueros que utilizan corredores marítimos cortos para descargar la carga ilícita. Gran parte de esta cocaína viaja a otras islas del Caribe antes de ser consolidada en envíos más grandes en los puntos de salida de la UE. Los traficantes también aprovechan la condición de las islas como territorios europeos de ultramar para eludir los controles aduaneros habituales y trasladar las drogas directamente a los países de la UE.

Otras islas, como Trinidad y Tobago, desempeñan un papel secundario en el tráfico con destino a la UE. Situada a solo 11 kilómetros de la costa venezolana, esta nación formada por dos islas funciona como punto de recepción de drogas y contrabando que transitan por el Caribe. Aunque la mayoría de los envíos de cocaína no continúan directamente hacia Europa, el tráfico de drogas a través de Trinidad y Tobago ha alimentado el auge de las bandas locales. Estas bandas colaboran con redes de tráfico transnacionales más grandes y, al hacerlo, contribuyen a mantener el ecosistema criminal más amplio del Caribe.

CARIBE SUDAMERICANO

Las redes criminales también transportan cocaína a través del Caribe sudamericano, que comprende Guyana, Surinam y la Guayana Francesa. El terreno remoto y escasamente patrullado de esta subregión permite a los traficantes transportar cocaína desde Venezuela a través de densas selvas tropicales, extensas redes fluviales y zonas costeras aisladas. Pequeños aviones privados también salen de Colombia y Venezuela cargados de cocaína y aterrizan en pistas de aterrizaje en la selva antes de dirigirse hacia la costa. El acceso al océano Atlántico también elimina la necesidad de transportar drogas a través del mar Caribe. Esto ofrece a los grupos criminales un medio rápido

para cambiar a rutas alternativas cuando se intensifican las patrullas en las islas.

Puertos como el de Paramaribo, en Surinam, proporcionan una ruta directa a Europa, aunque los envíos suelen hacer escala en Brasil o África occidental antes de llegar a los mercados europeos. El puente aéreo entre la Guayana Francesa y la Francia continental también se aprovecha para transportar cocaína en vuelos comerciales. Tanto Guyana como Surinam albergan astilleros artesanales que, según se informa, se utilizan para construir embarcaciones semisumergibles, a bordo de las cuales los grupos delictivos intentan cada vez más enviar cargamentos de varias toneladas de cocaína directamente a Europa.

MÉTODOS UTILIZADOS POR LAS REDES CRIMINALES

El Caribe ofrece a los traficantes una gama inusualmente amplia de opciones para el contrabando. Su comercio, turismo y cultura marinera requieren diversas formas de transporte, todas las cuales pueden ser explotadas por los grupos delictivos. Cuantos más métodos hay disponibles, más fácil es para los traficantes adaptarse cuando aumenta el control sobre una táctica concreta.

- Los contenedores de carga siguen siendo el método más práctico y rentable para transportar grandes volúmenes de cocaína a Europa. Los traficantes se centran en los puertos con mayor volumen de tráfico de contenedores y vínculos comerciales con Europa. La República Dominicana, con algunos de los puertos más activos del Caribe, destaca como el punto de transbordo y salida más importante para la carga contaminada. La cocaína se oculta con frecuencia entre mercancías legítimas, como alimentos y productos básicos. Pero también han surgido nuevas tácticas; por ejemplo, disolver la cocaína en líquido para ocultarla entre productos como la miel. La incautación

de 9,8 toneladas de cocaína con destino a Bélgica en el puerto de Caucedo en enero de 2024 fue un claro recordatorio del papel de la República Dominicana como punto de partida a gran escala para la carga contaminada.

- Las lanchas rápidas son el medio de transporte marítimo preferido para las distancias cortas, ya que los traficantes las prefieren por su velocidad y maniobrabilidad. Se utilizan principalmente para transportar cocaína desde las costas de Venezuela y Colombia a islas cercanas, como Trinidad y Tobago, Aruba, Bonaire, Curazao y Sint Maarten/Saint-Martin. En la República Dominicana, las lanchas rápidas también se utilizan para descargar cargamentos en alta mar a otros buques marítimos, que posteriormente los llevan a los puertos del país. Sin embargo, su alcance limitado restringe su uso al tránsito regional, en lugar de a las travesías transatlánticas.
- Las redes criminales también utilizan embarcaciones semisumergibles y narcosubmarinos para transportar cargamentos a través del Caribe o directamente a través del Atlántico. Estas embarcaciones de perfil bajo y autopropulsadas son difíciles de detectar, aunque se han descubierto semisumergibles en aguas cercanas a la República Dominicana. En Venezuela, Guyana y Surinam, las autoridades han identificado astilleros clandestinos utilizados para construir semisumergibles para viajes transatlánticos. El uso de estas embarcaciones para envíos directos a Europa es una novedad bastante reciente. Anteriormente, su alcance se limitaba a viajes dentro de América Latina y el Caribe.
- Los barcos pesqueros y los transportes interinsulares también sirven de tapadera para los envíos de cocaína. Los grupos delictivos se aprovechan de las comunidades costeras empobrecidas para ocultar drogas a bordo de barcos

pesqueros y transbordadores que transportan mercancías y personas por el Caribe. Estas embarcaciones de movimiento lento, a menudo descritas como «burros de isla», viajan constantemente entre Sudamérica y las islas del Caribe, a veces transfiriendo los envíos de droga en el mar para confundir a las autoridades. Los barcos pesqueros, aunque tienen un alcance limitado, suelen llevar grandes cargas de combustible para poder realizar múltiples travesías.

- Los yates y otras embarcaciones de recreo ofrecen a los traficantes un método adicional y muy discreto para transportar cocaína. Estas embarcaciones pueden mezclarse con el tráfico marítimo legítimo y se utilizan tanto para el transporte entre islas como para travesías transatlánticas, con pruebas de envíos a España a través de países como Trinidad y Tobago.
- Los traficantes también utilizan la aviación comercial entre el Caribe y Europa para transportar cocaína. Los correos humanos, conocidos como «mulas», transportan pequeñas cantidades ingiriendo las drogas u ocultándolas en el equipaje. Este tipo de tráfico se ha identificado en vuelos directos desde territorios de ultramar de la UE, como la Guayana Francesa, a París, ambos bajo la misma jurisdicción aduanera. Los traficantes también utilizan aviones privados o carga aérea contaminada para enviar cocaína directamente a Europa, aunque las cantidades siguen siendo mucho menores que las transportadas por las rutas marítimas.

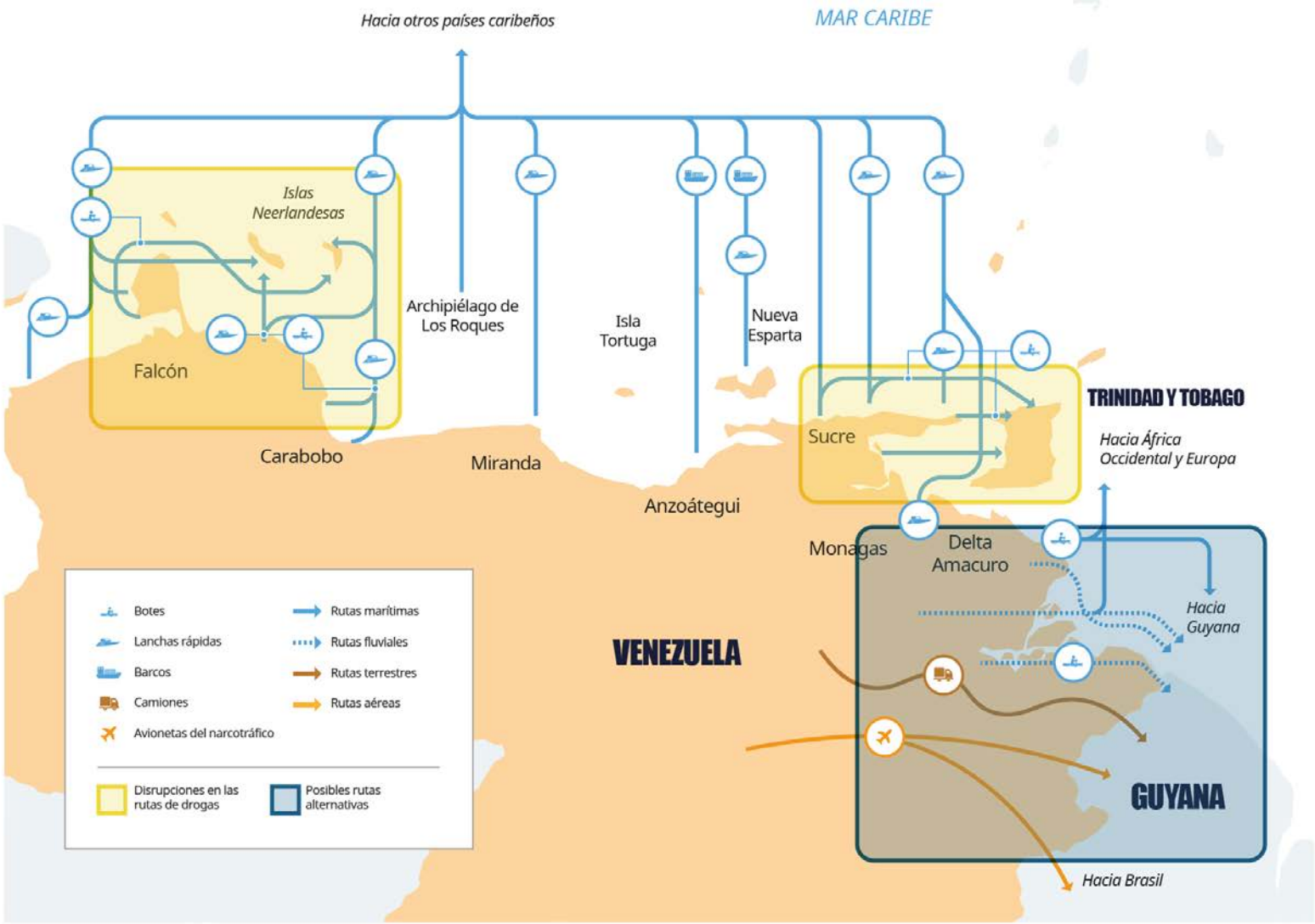
INTERRUPCIONES EN LAS RUTAS DE CONTRABANDO

En septiembre de 2025, Estados Unidos desplegó una flotilla naval en el sur del Caribe. El aumento de la presencia militar ha interrumpido algunas rutas de tráfico, con ataques selectivos contra lanchas rápidas que han interrumpido los canales marítimos

DISRUPCIONES EN LAS RUTAS DE TRÁFICO DE DROGAS DESDE EL NORTE DE VENEZUELA

Desde septiembre de 2025, el aumento de las patrullas navales estadounidenses y los ataques aéreos frente a la costa norte de Venezuela parecen estar empujando a algunos traficantes a considerar rutas alternativas, aunque este cambio aún no está confirmado.

Diciembre de 2025 | Fuentes: Entrevistas presenciales y remotas con fuentes en Venezuela, Guyana y Trinidad y Tobago; investigaciones de InSight Crime



entre la costa norte de Venezuela y las islas del Caribe neerlandés, además de Trinidad y Tobago. Según se tiene constancia, algunos traficantes del norte de Venezuela han detenido sus operaciones o han huido de las zonas fuertemente patrulladas. Sin embargo, estas interrupciones pueden ser temporales y las organizaciones criminales pueden cambiar sus rutas hacia América Central, la Amazonia, Guyana y Surinam.

Mientras que algunos traficantes parecen estar manteniéndose al margen y esperando a que disminuya la presencia estadounidense, otros han adoptado un enfoque diferente adaptando sus rutas y métodos. En algunos casos, la cocaína se está desviando a través del sur de Venezuela hacia Guyana y Surinam utilizando corredores terrestres y aéreos que eluden la presencia estadounidense en el mar Caribe. En Guyana, las autoridades antidroga informaron de un fuerte aumento de los vuelos con drogas procedentes de Venezuela, que pasaron de 20-30 al mes a aproximadamente 70 en septiembre y octubre de 2025. Las nuevas rutas pueden incluir países como Brasil, desde donde los envíos de droga pueden enviarse directamente a Europa o desviarse a través de África occidental.

Los traficantes también podrían estar dejando de utilizar las lanchas rápidas, que han sido el principal objetivo de los ataques estadounidenses. Por ejemplo, podrían recurrir más a barcos pesqueros, contenedores de carga y embarcaciones marítimas de menor perfil, como los semisumergibles, aunque aún no hay pruebas concretas que respalden esta teoría. En países como Trinidad y Tobago y tan al norte como la República Dominicana, los narcoaviones enviados desde Venezuela han lanzado cocaína al océano para su recogida marítima cerca de la costa, lo que reduce la necesidad de que las embarcaciones cargadas de drogas realicen viajes más largos y potencialmente peligrosos.

ANÁLISIS ESPECÍFICO POR SUBREGIÓN Y PAÍS

REPÚBLICA DOMINICANA

La República Dominicana es el centro de transbordo más importante del Caribe para la cocaína con destino a Europa, ya que combina una geografía estratégica con una infraestructura comercial de gran volumen. El país se encuentra en pleno centro de uno de los corredores marítimos de tráfico más activos de la región. Sus puertos de aguas profundas, especialmente el de Caucedo, el quinto más activo del Caribe, mueven millones de contenedores cada año y operan rutas comerciales directas con los principales puertos europeos, como Róterdam (Países Bajos), Amberes (Bélgica) y Algeciras (España). Como resultado, la República Dominicana suele servir de punto de tránsito para los contenedores que salen de América Latina, lo que la convierte en un punto crítico en la cadena del tráfico transatlántico de drogas.

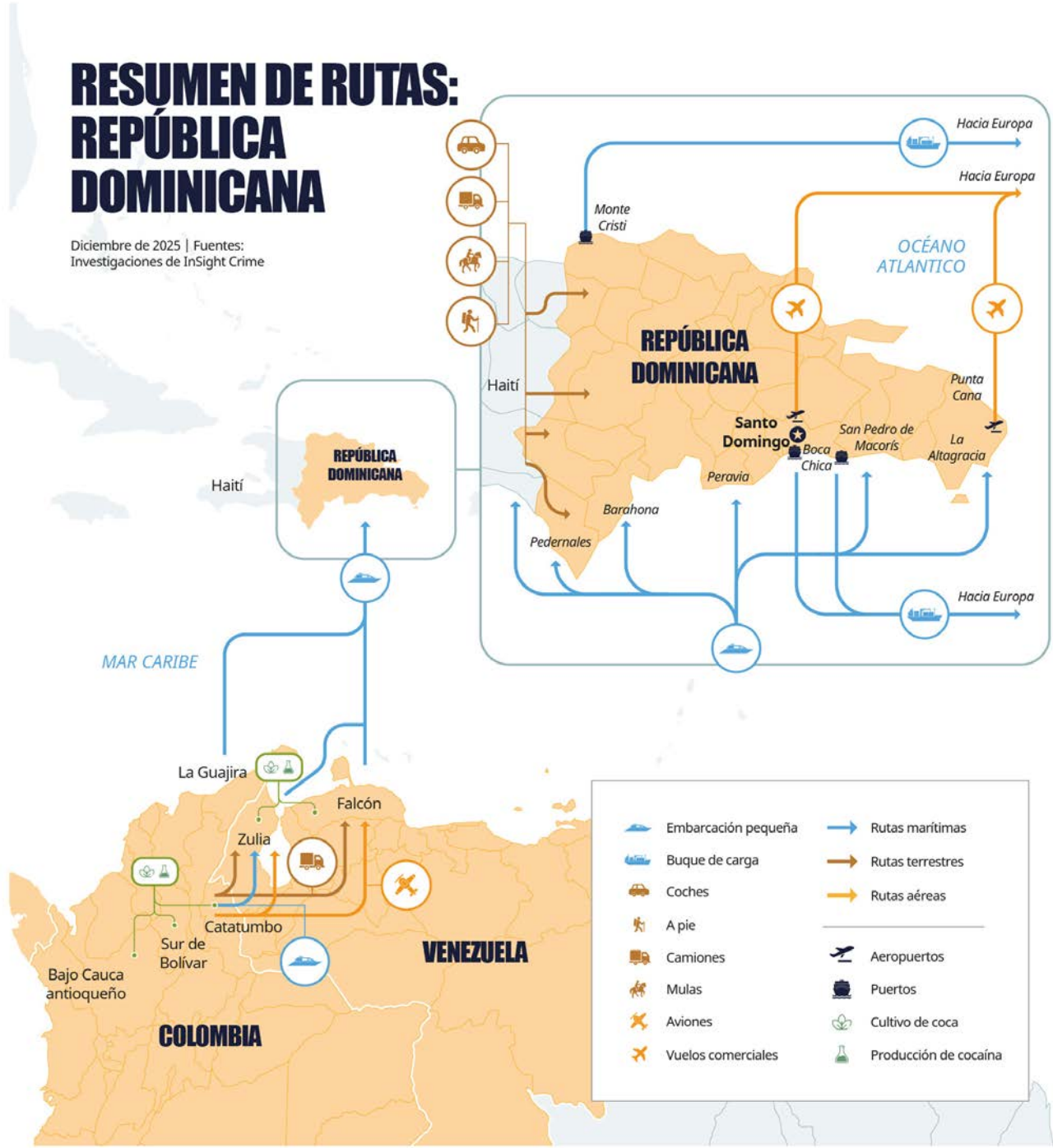
RUTAS

RUTAS DESDE SUDAMÉRICA HACIA LA REPÚBLICA DOMINICANA

Centros de producción que alimentan las rutas hacia la República Dominicana

La cadena de tráfico de drogas comienza en Colombia, donde se cosecha la coca y se procesa para convertirla en cocaína. Los principales cultivos y laboratorios de procesamiento que abastecen esta ruta se encuentran en la región del Catatumbo, en Norte de Santander, junto a la frontera con Venezuela. Otras zonas de cultivo y producción, como el Bajo Cauca en Antioquia y el sur de Bolívar, también producen cocaína destinada a las rutas del Caribe.

Desde estas zonas de producción, la cocaína se transporta por carretera hasta la costa norte de Colombia, principalmente a las playas de La Guajira. Desde allí, lanchas rápidas transportan las drogas a la República Dominicana. Alternativamente, los traficantes contrabandean cocaína desde Colombia a



Venezuela a través de la extensa frontera entre ambos países, que cuenta con poca vigilancia. Una vez dentro de Venezuela, los cargamentos de droga se transportan a los estados de Zulia, Apure, Amazonas y Táchira utilizando pequeñas embarcaciones fluviales, camiones y aviones privados que aterrizan en pistas de aterrizaje clandestinas. Los traficantes luego distribuyen los cargamentos por tierra a otras partes del país.

Los estados costeros de Zulia y Falcón sirven de plataforma de lanzamiento para los cargamentos de cocaína que se envían a la República Dominicana y otras islas del Caribe, como Aruba, Curazao y Bonaire. El atractivo estratégico de Zulia radica en su proximidad a la región colombiana del Catatumbo y a las redes fluviales que conectan ambos países, que desembocan en el mar Caribe a través del lago Maracaibo. En Falcón, los cargamentos

de droga que llegan al estado por tierra son conducidos a puntos de lanzamiento en la costa norte de Venezuela, como la península de Paraguaná y los municipios de Miranda, Píritu, Acosta y José Laurencio Silva. Las lanchas rápidas que parten de estos lugares suelen dirigirse a las islas del norte del Caribe.

La mayor parte de la cocaína entra en la República Dominicana a través de la costa sur del país, transportada por lanchas rápidas. Sin embargo, muchos cargamentos llegan a puertos comerciales, ocultos en contenedores de carga en tránsito por el país. Estos cargamentos suelen proceder de Colombia, Perú o Costa Rica.

Además, se han detectado embarcaciones semisumergibles en aguas dominicanas. El 12 de septiembre de 2024, la Guardia Costera de los Estados Unidos y la Marina Real Británica interceptaron una embarcación semisumergible que transportaba dos toneladas de cocaína a 190 millas náuticas al sur de la República Dominicana. Sin embargo, estas incautaciones siguen siendo poco frecuentes.

También está aumentando el papel de Haití como punto de transbordo de la cocaína enviada desde Colombia a la República Dominicana debido a la violencia de las bandas y a la frágil situación del Estado. Desde Haití, los traficantes transportan las drogas a la República Dominicana en vehículos privados y camiones que pasan por los pasos fronterizos oficiales. También utilizan a civiles y animales, principalmente burros y caballos, para transportar cocaína en pequeñas cantidades por caminos improvisados que cruzan la frontera terrestre entre ambos países.

RUTAS DE LA REPÚBLICA DOMINICANA A EUROPA

Los envíos de cocaína destinados a los mercados europeos suelen llegar a la costa sur de la República Dominicana, en particular a las provincias de Peravia, San Pedro de Macorís, La Altagracia, Barahona y La Romana.

Las recientes incautaciones de cocaína también apuntan a la provincia septentrional de Pedernales, fronteriza con Haití, como un punto de llegada cada vez más importante para las drogas enviadas en lanchas rápidas. Los traficantes adaptan sus rutas en respuesta a las operaciones policiales, trasladando los envíos a zonas menos vigiladas cuando las autoridades aumentan las incautaciones en una provincia concreta.

Las provincias del sur del país son atractivas para los traficantes por varias razones. Por un lado, son los territorios dominicanos más cercanos a los puntos de tránsito de cocaína en las costas colombianas y venezolanas. Las provincias también cuentan con largos tramos de costa con presencia estatal limitada y están conectadas por autopistas con Santo Domingo, la capital y principal puerto del país. A continuación, las drogas se reparten entre varios vehículos y se transportan a Santo Domingo, a menudo ocultas en compartimentos secretos.

Puntos de salida marítima desde la República Dominicana

Los puertos de Santo Domingo son la principal plataforma de lanzamiento de los envíos de cocaína con destino a los mercados internacionales. La provincia alberga las dos terminales de carga más grandes del país, Caucedo y Río Haina. Las autoridades incautan más cocaína en Santo Domingo que en cualquier otro lugar del país, lo que refleja la importancia de los puertos en el transbordo de drogas. En 2024, las autoridades incautaron 19,6 toneladas de cocaína en la provincia, más de la mitad del total nacional.

Las redes criminales también han comenzado a explotar el puerto de Manzanillo, en Monte Cristi, fronterizo con Haití. Los traficantes se centran en las rutas de exportación agrícola que conectan Manzanillo con los países europeos. En febrero de 2025, las autoridades del puerto incautaron 30 kilogramos de cocaína ocultos en un envío de plátanos de cerámica con destino a los Países Bajos. En septiembre



de 2024, las autoridades descubrieron 201 ladrillos de cocaína dentro de un envío de limones con destino a Rotterdam.

De estos puertos, Caucedo es el preferido por los traficantes porque ofrece múltiples líneas marítimas hacia Europa. Además, el puerto es muy eficiente en el movimiento de grandes volúmenes de carga, y la necesidad de rápidos tiempos de respuesta a veces reduce la

intensidad de los controles de contenedores.

Los traficantes a veces contaminan los contenedores en el extranjero, lo que convierte a los puertos dominicanos en meros puntos de tránsito. Por ejemplo, en noviembre de 2024, las autoridades incautaron 2,2 toneladas de cocaína en un contenedor que procedía de Panamá y tenía como destino Bélgica. Pero la manipulación también se produce dentro

de la República Dominicana. A menudo, esto ocurre cuando los contenedores se dirigen a los puertos después de haber sido inspeccionados y sellados por la Dirección Nacional de Control de Drogas (DNCD) del país. Tras las inspecciones de seguridad, los grupos delictivos rompen los precintos para contaminar la carga en tránsito. Los traficantes suelen centrarse en exportadores consolidados que operan en diversas rutas internacionales.

Las redes de narcotraficantes también contaminan la carga dentro de las instalaciones portuarias. Reclutan o sobornan a los trabajadores portuarios, en particular a los operadores de grúas y al personal del patio, para que oculten las drogas o hagan la vista gorda mientras se produce la contaminación.

Tráfico de cocaína a través de los aeropuertos de la República Dominicana

Además de las terminales de carga, los aeropuertos de la República Dominicana también sirven como puntos de salida para los envíos de cocaína con destino a Europa, aunque en cantidades mucho menores.

Dos aeropuertos dominicanos operan vuelos comerciales directos a Europa: el Aeropuerto Internacional Las Américas (AILA), en Santo Domingo, y el Aeropuerto Internacional de Punta Cana. El AILA ofrece vuelos directos a Madrid y París, mientras que Punta Cana opera vuelos turísticos a España, Francia, Alemania y el Reino Unido, entre otros destinos. Los traficantes reclutan a transportistas humanos, conocidos como «mulas», para transportar drogas a lo largo de estas rutas, atrayéndolos con la promesa de dinero y visados europeos. Madrid es un destino habitual para los transportistas humanos enviados desde la República Dominicana, aunque las autoridades también han detenido a ciudadanos franceses que transportaban pequeñas cantidades de cocaína desde Santo Domingo a París.

Los aviones privados también desempeñan un papel importante. En 2024, por ejemplo, las autoridades españolas dismantelaron una organización criminal transnacional que utilizaba aviones privados registrados en Sudáfrica para traficar con cocaína desde la República Dominicana a Europa.

PUNTOS DE RECEPCIÓN EN EUROPA

Los principales puntos de entrada de la cocaína enviada desde la República Dominicana a Europa son los puertos de Algeciras en España, Róterdam en los Países Bajos y Amberes en Bélgica. Más recientemente, las autoridades han interceptado envíos con destino a Gran Bretaña en puertos como el de Portsmouth.

Una vez que la cocaína llega a Europa, las redes criminales locales se encargan de su extracción de los puertos. Estas redes pueden incluir a ciudadanos dominicanos. Las autoridades de España, que cuenta con una gran diáspora dominicana, han dismantelado redes de tráfico formadas por dominicanos, colombianos y venezolanos que recogían los envíos de cocaína antes de entregarlos a los distribuidores europeos. Las autoridades italianas también han detenido a dominicanos sospechosos de importar cocaína desde la República Dominicana a Italia.

REDES DELINCUENTES QUE OPERAN EN Y A TRAVÉS DE LA REPÚBLICA DOMINICANA

Aunque las redes delictivas dominicanas se especializan en el tráfico de drogas, principalmente cocaína y marihuana, también trafican con migrantes desde la República Dominicana hacia Europa, en particular hacia España y Francia. En 2023, las autoridades francesas desarticulaban un grupo que explotaba sexualmente a mujeres colombianas, venezolanas y dominicanas tras atraerlas con falsas ofertas de trabajo en Europa.

La República Dominicana también ha experimentado un aumento del blanqueo de capitales vinculado a actividades delictivas. Su oferta turística, un sector inmobiliario en auge, un crecimiento económico sólido y sostenido, y las conexiones marítimas y aéreas con Europa, Estados Unidos y América Latina han contribuido al aumento del blanqueo de capitales en el país por parte de intermediarios internacionales y locales, así como de redes delictivas más grandes.

REDES DOMINICANAS

A diferencia de muchos países latinoamericanos, la República Dominicana no cuenta con grandes organizaciones criminales jerárquicas ni pandillas con capacidad para liderar el tráfico internacional de mercancías ilícitas. En cambio, el crimen organizado en el país es fluido, transaccional y discreto, lo que lo hace más difícil de detectar y menos visiblemente violento, pero profundamente arraigado. Estos grupos trabajan por contrato en lugar de funcionar como organizaciones permanentes. Los individuos suelen ser contratados por jefes locales, o «capos», para envíos específicos, y el personal suele cambiar de una operación a otra. Esta estructura pone de relieve la naturaleza fluida y descentralizada de las redes de tráfico dominicanas.

Los capos locales controlan puntos de entrada específicos para la cocaína que llega en lanchas rápidas desde Colombia. Una red puede supervisar los envíos que llegan a Peravia, otra a Pedernales y otras a Boca Chica o La Romana. A pesar de estas divisiones territoriales, las rivalidades entre los capos locales rara vez se tornan violentas.

En el caso de las drogas que cruzan por tierra desde Haití, los envíos suelen ser gestionados por ciudadanos dominicanos que conocen el terreno y los puntos de cruce más seguros, en lugar de por una red criminal establecida. Por ejemplo, en enero de 2025, las autoridades dominicanas capturaron a cuatro dominicanos y dos haitianos que

transportaban 775 kilogramos de cocaína frente a la costa de Pedernales, cerca de la frontera con Haití.

En el caso de las drogas que se dirigen a los Estados Unidos, suelen intervenir diferentes actores, con una estrecha cooperación entre los traficantes dominicanos y puertorriqueños. Dada la proximidad de las dos islas, una de las rutas de transbordo más comunes va desde la costa oriental de la República Dominicana hasta Puerto Rico, a través del canal de la Mona.

PRINCIPALES ACTORES EXTRANJEROS

Los traficantes colombianos y venezolanos desempeñan un papel clave en el transporte de drogas desde Sudamérica a la República Dominicana. Ambos países son los principales proveedores de cocaína de la isla, y con frecuencia se detiene conjuntamente a ciudadanos colombianos, venezolanos y dominicanos. Sin embargo, el papel de los traficantes colombianos y venezolanos es en gran medida individual o independiente, y no está vinculado a las principales organizaciones criminales de sus países de origen. Actúan principalmente como intermediarios.

Numerosos traficantes locales de la República Dominicana operan dentro de redes internacionales más amplias, desempeñando un papel limitado pero esencial en la cadena de suministro de cocaína. En septiembre de 2025, las autoridades dominicanas detuvieron a Soni Pepa, alias «Vilson Pepa», en relación con un envío de 11 toneladas de cocaína, de las cuales 600 kilogramos fueron incautados en Rotterdam. Pepa supuestamente coordinaba envíos que pasaban a través de puertos de varios países, incluida la República Dominicana. La carga incautada partió del puerto de Villeta, en Paraguay, y tenía como destino Amberes.

Otro caso es el del ciudadano serbio Nikola Boros, alias «Antun Mrdeza», que ya había sido detenido en Colombia por tráfico de

drogas. Boros supervisaba una vasta red de tráfico de cocaína que transportaba drogas desde Colombia a Europa y Estados Unidos, utilizando la República Dominicana como punto de paso clave.

Su red se caracterizaba por el uso de lanchas rápidas y yates de lujo que partían de puertos deportivos en las provincias orientales de la República Dominicana, zonas que suelen ser objeto de menos control que los puertos comerciales. Sin embargo, en abril de 2025, las autoridades incautaron un cargamento de 993 paquetes de cocaína que Boros supuestamente supervisaba. Las drogas fueron encontradas en un barco atracado en un muelle turístico de la provincia de La Altagracia.

Boros representa la esencia del traficante moderno: un operador transnacional que viaja directamente a Sudamérica para negociar envíos y, en puntos de transbordo como la República Dominicana, evita la gestión directa y confía en células de apoyo locales para transportar las drogas.

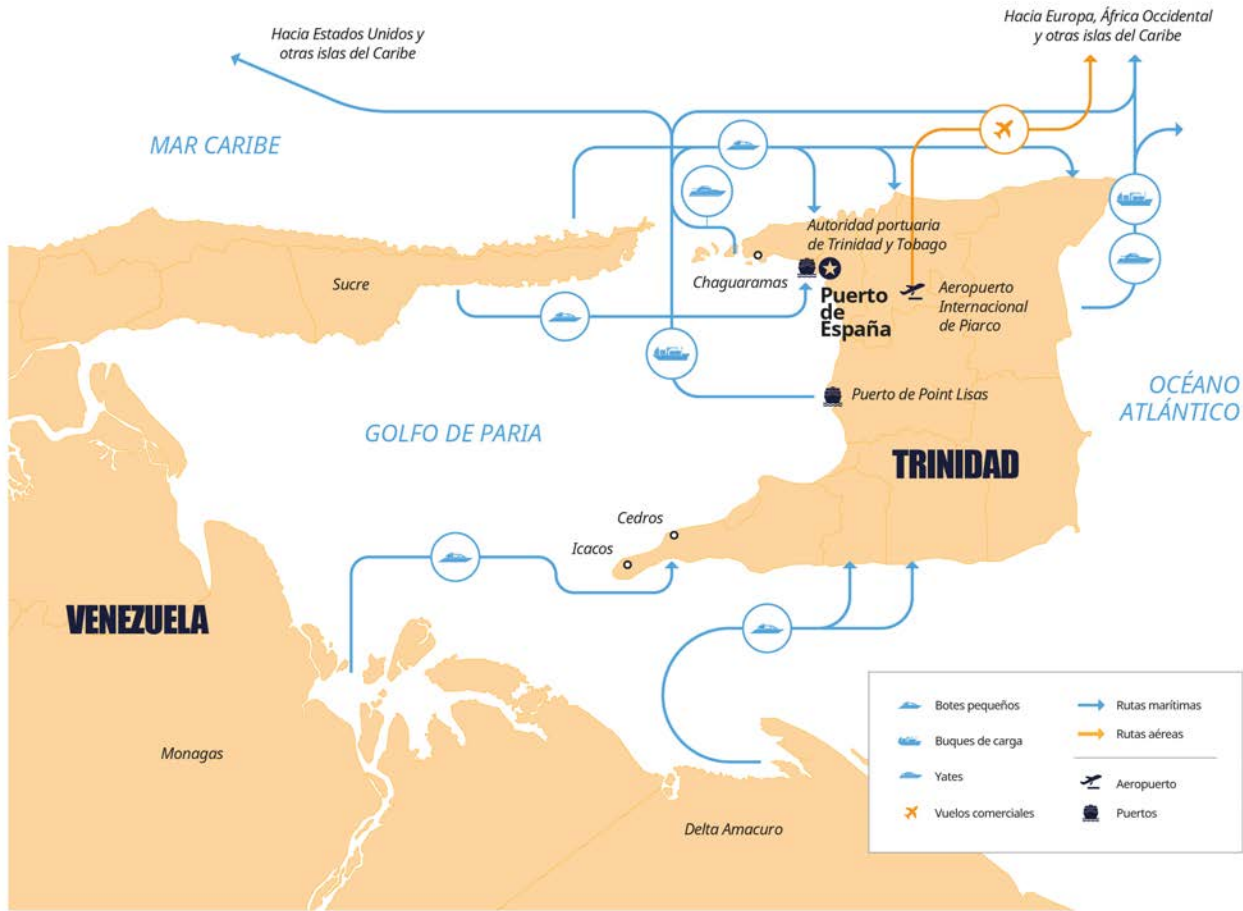
TRINIDAD Y TOBAGO

Trinidad y Tobago tiene uno de los panoramas criminales más complejos del Caribe. Aunque no es un punto de transbordo importante para la cocaína con destino a Europa, el país se enfrenta a algunos de los episodios de violencia relacionados con las bandas más graves de la región. Según InSight Crime, en 2024 registró 45,7 homicidios por cada 100 000 habitantes, una de las cinco tasas más altas de toda la región. Su proximidad a Venezuela —a solo 11 kilómetros de distancia marítima— lo sitúa en la ruta de las drogas y el contrabando sudamericanos que se dirigen a los mercados internacionales. La amplia disponibilidad de drogas y armas de fuego ha alimentado el auge de bandas locales hiperviolentas, muchas de las cuales han adquirido suficiente poder como para colaborar con las élites criminales de cuello blanco y los grupos del crimen organizado transnacional. Esta mezcla de actores locales e internacionales ha creado un ecosistema criminal profundamente arraigado y altamente interconectado, que contribuye a mantener las redes criminales regionales y deja a la nación insular doblemente vulnerable a los flujos de cocaína.

Las cifras de incautaciones sugieren que el país no es un importante punto de transbordo en comparación con naciones caribeñas como la República Dominicana. Es más, la cocaína incautada en ruta hacia Europa o en suelo europeo rara vez se remonta a Trinidad y Tobago, lo que es otro indicio de que los traficantes no utilizan en gran medida la nación insular como punto de tránsito para los envíos con destino a la UE.

RUTAS DE CONTRABANDO DE COCAÍNA EN TRINIDAD

Diciembre de 2025 | Fuente: Investigaciones de InSight Crime entre 2023 y 2025



RUTAS

RUTAS DE SUDAMÉRICA A TRINIDAD Y TOBAGO

Trinidad y Tobago es la isla caribeña más cercana a Venezuela, y su papel en el tráfico internacional de drogas está íntimamente ligado a la cercana nación sudamericana. Durante décadas, las drogas ilícitas, las armas de fuego y todo tipo de contrabando han cruzado de un lado a otro el estrecho que la separa del continente sudamericano. La brevedad del trayecto deja a las autoridades muy poco tiempo

para interceptar el contrabando. Gran parte del contrabando que circula entre ambos países —como alcohol, armas, marihuana y medicamentos— se destina al consumo local. Sin embargo, en el caso de la cocaína, los envíos rara vez permanecen en Trinidad y Tobago. Por lo general, las drogas se almacenan, se reempaquetan y se envían a otra nación caribeña antes de llegar a su destino final.

El movimiento de mercancías ilícitas entre Venezuela y Trinidad se realiza principalmente en pequeñas embarcaciones, que pueden tardar menos de veinte minutos en cruzar. Las lanchas rápidas son las embarcaciones

SUCRE: RUTA CLAVE PARA EL TRÁFICO DE DROGAS DESDE VENEZUELA

Septiembre 2025 | Fuente: Entrevistas con fuentes en Venezuela e informes de prensa



principales, elegidas por su velocidad y su capacidad para evadir las patrullas de la guardia costera. También se utilizan barcos pesqueros y pequeñas embarcaciones, a menudo descritas como «burros de isla», aunque son más lentas, ya que estas embarcaciones se desplazan constantemente entre el continente y las islas del Caribe. Estas embarcaciones suelen llevar grandes cargas de combustible para poder realizar múltiples travesías.

Los envíos suelen desembarcar en playas aisladas o menos patrulladas y en zonas costeras apartadas del suroeste de Trinidad o alrededor de calas y bahías tranquilas. También se utilizan puertos menos vigilados o puntos de atraque informales.

Los principales puntos de descarga en Trinidad se encuentran en la península suroeste de la isla, cerca de Icacos y Cedros. Esta zona es conocida por su terreno rural, sus vastas plantaciones de cocoteros y su lejanía de las zonas pobladas. Los envíos

que se dirigen a la costa sur suelen proceder de regiones venezolanas como Delta Amacuro, Pedernales, Guiria y Tucupita. Los traficantes también transportan los envíos a través del golfo de Paria, llegando a las playas de la costa occidental de Trinidad. El carácter aislado de estos lugares permite a los traficantes descargar rápidamente las drogas y distribuir las en los vehículos que las esperan o en los bosques circundantes antes de que las autoridades tengan tiempo de reaccionar.

Los traficantes también transportan drogas en pequeñas avionetas que parten de Venezuela y Colombia y realizan entregas en alta mar o cerca de la costa, que luego son recogidas por embarcaciones marítimas.

RUTAS DE TRINIDAD Y TOBAGO A EUROPA

Una vez que los envíos de cocaína llegan a Trinidad y Tobago, las redes locales de

narcotraficantes los transportan desde puntos de desembarque seguros a casas de almacenamiento, instalaciones de almacenamiento remotas o casas seguras antes de exportarlos a los mercados. Las drogas pueden esconderse cerca de los puntos de desembarque o transportarse inmediatamente en vehículos. Entre los lugares de almacenamiento temporal se encuentra la isla de Chacachacare, con su terreno aislado y cubierto de matorrales. Los traficantes también utilizan Icacos, la zona de Galfa Point en Erin y otros puntos de acceso ilegales cerca de Siparia.

Una vez almacenada, la cocaína se transporta internacionalmente utilizando diferentes métodos. Los traficantes pueden aprovechar la red de transporte comercial de Trinidad y Tobago para transportar cocaína a través del Atlántico. Los buques que pasan por los puertos del país viajan a destinos en puertos de la UE en los Países Bajos, España y Francia, aunque estas rutas suelen ser indirectas.

Los contenedores que pasan por Trinidad y Tobago suelen ser contaminados en otros países. Los buques que hacen escala en Trinidad y Tobago suelen proceder de puertos de Sudamérica, como el de Callao en Perú y los de Colombia. No obstante, la contaminación también se produce dentro de los puertos de Trinidad. Los traficantes pueden ocultar las drogas dentro de cargamentos legítimos, incluso dentro de contenedores refrigerados que transportan fruta y en compartimentos ocultos. Otros métodos pueden incluir ocultar artículos en marcos huecos de cajas, tuberías o electrodomésticos como lavadoras.

Las redes criminales también emplean el conocido método de «gancho ciego» (rip-on/rip-off) para forzar los contenedores dentro de los patios de las terminales, cargar las drogas y volver a sellarlos con precintos falsificados. Este método requiere invariablemente la connivencia del personal portuario. Además, pequeñas embarcaciones que operan desde la costa oriental de Trinidad pueden transportar drogas a 20-30 millas de

distancia para encontrarse con cargueros en el Atlántico.

Las embarcaciones privadas también ofrecen a los traficantes la oportunidad de transportar drogas a través del Atlántico. En julio de 2025, las autoridades españolas interceptaron un yate que transportaba 1,6 toneladas de cocaína y que había estado amarrado en Chaguanas, al noroeste de Trinidad, antes de realizar los preparativos finales para cruzar el Atlántico. Otra opción es que los yates salgan de Trinidad antes de reunirse con otras embarcaciones cargadas de droga a unas 10-50 millas de la costa. Una vez cargados, los contrabandistas pueden tomarse su tiempo para esconder el producto durante la travesía del Atlántico, que dura varias semanas. Se pueden utilizar puntos de encuentro nocturnos o zonas de entrega en alta mar para minimizar la exposición.

La mayoría de los envíos no van directamente a Europa. Por lo general, hacen una o más escalas en el Caribe (Barbados, Martinica, Santa Lucía y otros) o África Occidental, donde las drogas pueden ser reempaquetadas, consolidadas o desviadas a través de canales de contrabando adicionales. Los envíos también pasan por otros centros del Caribe, como la República Dominicana o Haití, antes de iniciar la travesía transatlántica. Esta estrategia está diseñada para engañar a las autoridades, reduciendo el riesgo asociado a un envío directo en una sola etapa.

La cocaína también se trafica por vía aérea desde Trinidad y Tobago a Europa, aunque a una escala mucho menor que por las rutas marítimas. La cocaína suele ser transportada por mulas que ocultan o ingieren pequeñas cantidades de la droga antes de embarcar en vuelos de pasajeros con destino a países como Alemania y el Reino Unido. Los aviones privados que viajan entre Trinidad y Europa a veces transportan cocaína en compartimentos ocultos.

REDES CRIMINALES

El tráfico de drogas en Trinidad y Tobago está orquestado por una jerarquía que abarca desde poderosas élites que financian y coordinan los envíos transnacionales hasta bandas locales y redes de transporte que se encargan de la logística terrestre.

Existen algunas redes de tráfico establecidas y poco estructuradas en el país. Estos grupos cambian con frecuencia de miembros y alianzas, y suelen operar bajo la dirección de poderosos, pero discretos, delincuentes de cuello blanco.

Las élites económicas ricas y bien conectadas, conocidas coloquialmente como «peces gordos», ocupan el nivel más alto de la jerarquía del tráfico en Trinidad y Tobago. Estos actores financian, coordinan y se benefician del flujo transnacional de drogas, al tiempo que permanecen en gran medida aislados. Son financiadores del comercio, más que participantes directos, que canalizan recursos hacia grandes envíos y negocian acuerdos entre facilitadores locales y proveedores extranjeros. Supervisan la cadena logística desde la distancia, coordinando los envíos marítimos a través de puertos comerciales o yates privados, mientras subcontratan las tareas arriesgadas a nivel de calle a las bandas locales. Esta separación entre los financiadores y los soldados rasos hace que sea casi imposible para las fuerzas del orden rastrear los envíos de cocaína hasta sus verdaderos artífices.

PANDILLAS LOCALES

Las bandas callejeras y las redes locales de transporte de drogas constituyen la columna vertebral operativa del tráfico de cocaína en Trinidad y Tobago, gestionando el movimiento sobre el terreno de mercancías ilícitas. Mientras que los financieros de alto nivel gestionan el capital y las asociaciones externas, son las bandas y las redes logísticas independientes las que reciben, almacenan y protegen los envíos de cocaína que llegan de Venezuela. Estos grupos controlan los principales puntos

de entrada del contrabando a lo largo de la costa suroeste, en particular Cedros e Icacos. Una vez desembarcada, la cocaína se esconde en casas de almacenamiento o instalaciones rurales hasta que está lista para su exportación, y las bandas locales suelen recibir el pago en producto en lugar de en efectivo, lo que alimenta el mercado interno y refuerza su control territorial.

Más allá de su función logística, estos grupos operan como componentes integrales de un ecosistema criminal más amplio. Participan en múltiples economías ilícitas —tráfico de armas, extorsión, asesinatos por encargo y venta de marihuana— que sostienen su influencia en centros urbanos como Puerto España.

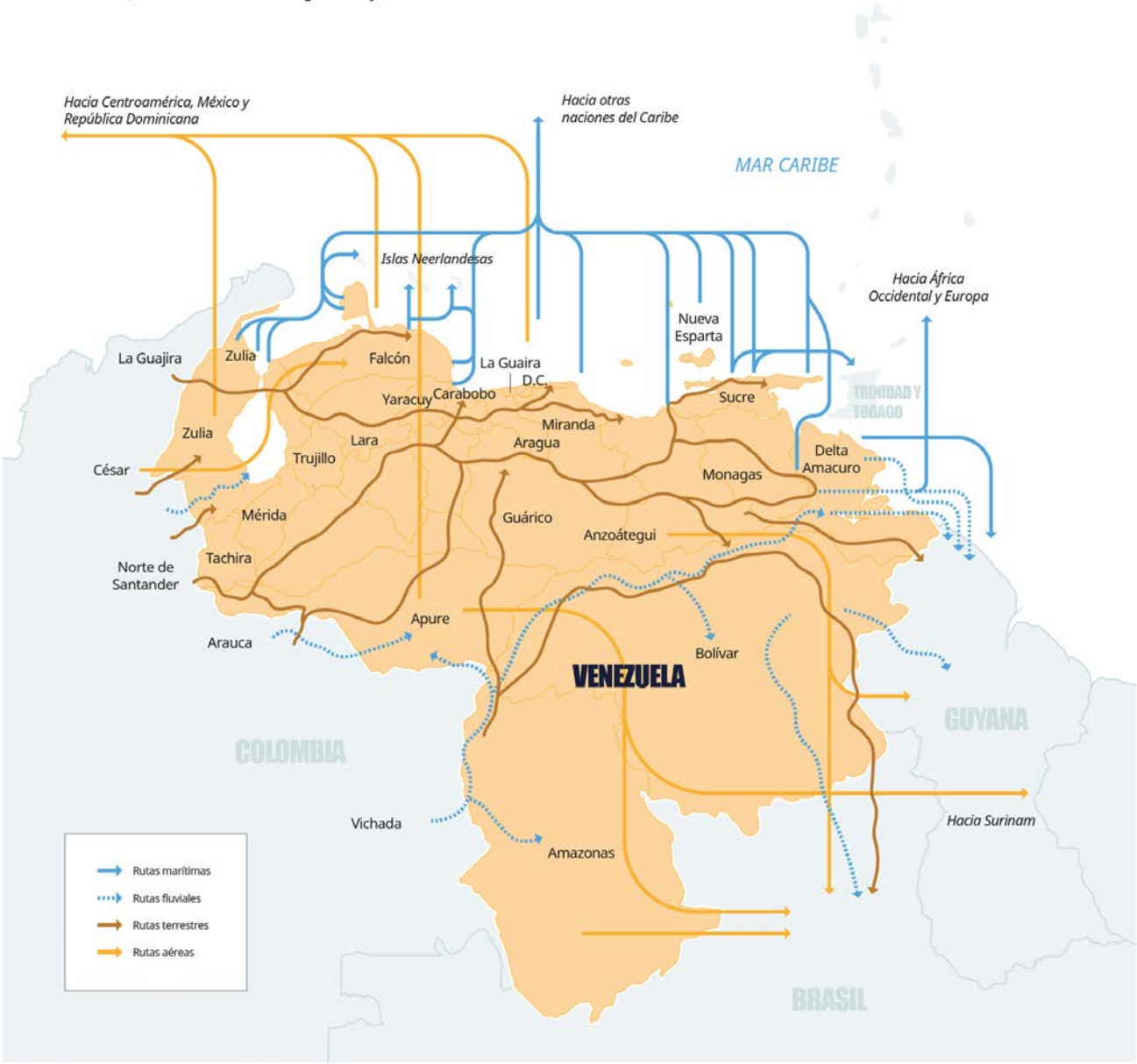
ACTORES VENEZOLANOS

Las principales organizaciones criminales venezolanas, los grupos de tráfico independientes y, en ocasiones, los grupos armados participan en el tráfico de drogas a través de Trinidad y Tobago. Por lo general, controlan la producción y la exportación inicial desde Venezuela. También participan en el tráfico ilícito de personas y la trata de seres humanos, cobrando elevadas tarifas por transportar a ciudadanos venezolanos a Trinidad y, en ocasiones, participando en el tráfico sexual y laboral.

La interacción entre los actores venezolanos y las bandas locales es compleja, ya que implica tanto colaboración como competencia. Los grupos venezolanos envían emisarios para coordinar la logística con las bandas de Trinidad, proporcionando cargamentos, negociando acuerdos y garantizando entregas seguras, mientras que las bandas locales se encargan de la recepción, el almacenamiento y la distribución posterior. Al mismo tiempo, los actores venezolanos compiten por el espacio en el mercado criminal, y se ha informado de que algunos ciudadanos venezolanos son subcontratados para llevar a cabo asesinatos, robos a mano armada u otras actividades ilícitas para las bandas locales.

RUTAS DEL TRÁFICO DE COCAÍNA EN VENEZUELA

Enero 2026 | Fuente: Entrevistas de InSight Crime y fuentes abiertas



VENEZUELA

La proximidad de Venezuela a Colombia, en particular a la región de Catatumbo, rica en coca, la ha convertido desde hace tiempo en un importante país de tránsito de cocaína. Gran parte de la cocaína que sale del país se envía primero a las islas del Caribe o al Caribe sudamericano, en lugar

de directamente a los mercados de consumo de Europa o Estados Unidos. La avalancha de cocaína que sale de Venezuela se ha visto impulsada por la corrupción generalizada, con funcionarios estatales venezolanos —como fuerzas de seguridad, autoridades portuarias y políticos— participando y permitiendo que florezca el tráfico de drogas. La complicidad del Estado también ha permitido que algunas de las organizaciones de tráfico de drogas

más poderosas de Colombia se afiancen en Venezuela, algunas de las cuales disfrutan de acceso sin restricciones a las rutas de la droga e incluso han comenzado a experimentar con el cultivo de coca en suelo venezolano.

En septiembre de 2025, Estados Unidos aumentó significativamente su presencia naval en las aguas de la costa norte de Venezuela. Se han utilizado buques de guerra y drones estadounidenses para atacar pequeñas embarcaciones que viajan por rutas de tráfico de drogas bien establecidas. El 3 de enero de 2026, Estados Unidos lanzó la Operación Absolute Resolve para capturar al presidente venezolano Nicolás Maduro y a su esposa Cilia Flores. Estas operaciones parecen haber inquietado a los traficantes en ciertas partes de Venezuela, cerrando algunas rutas del Caribe y obligando a los traficantes a adaptarse a condiciones cambiantes.

RUTAS

PUNTOS CLAVE DE TRÁNSITO

La cocaína suele llegar a Venezuela a través de los cuatro estados del país que limitan con Colombia: Zulia, Táchira, Apure y Amazonas. Sin embargo, las rutas de tráfico de drogas atraviesan muchos de los 23 estados del país. Tanto Zulia, al otro lado de la frontera con el territorio colombiano de Catatumbo, rico en coca, como su estado vecino, Falcón, son fundamentales para las operaciones de tráfico de drogas en Venezuela.

Zulia

La cocaína llega a Zulia por rutas terrestres desde Colombia, concretamente a través del municipio suroccidental de Jesús María Semprún, o a través de Alta Guajira, en el municipio de Guajira. Otras rutas alternativas son el río Catatumbo, que discurre desde Colombia hasta el sur del lago Maracaibo, o por avión a pistas clandestinas repartidas por todo el estado.

La gran cantidad de pistas de aterrizaje clandestinas y la presencia del lago Maracaibo permiten enviar drogas a las islas cercanas de Aruba, Bonaire y Curazao, o a las islas del Caribe más al norte. Las filtraciones de la Secretaría de Defensa mexicana revelaron 70 alertas de vuelos con drogas que aterrizaron en Belice en 2020 y 2021, todos ellos procedentes de pistas de aterrizaje cercanas a Maracaibo, en Zulia, aunque no está claro cuán activa es actualmente esta ruta aérea.

Falcón

Si bien parte de la cocaína se exporta directamente desde Zulia, cantidades significativas se envían para su envío desde el este del país o desde el estado vecino de Falcón. Los principales puntos de envío de las pequeñas embarcaciones que salen de Falcón se encuentran en la península de Paraguaná o en puntos de transbordo a lo largo de la costa oriental del estado, como Boca de Hueque y Sabanas Altas, en el municipio de Píritu; Aguide, en Acosta; y Tucacas, en José Laurencio Silva. La pequeña aldea de Río Seco, en el municipio de Miranda, Falcón, también funciona como centro de tráfico de drogas.

Las embarcaciones más utilizadas son las lanchas rápidas y los barcos pesqueros. En ocasiones, también se emplean embarcaciones semisumergibles. A veces, las drogas se dejan en el mar con un GPS y posteriormente son recogidas por otra embarcación, que transfiere la carga a un barco que viaja a Europa. Los principales destinos de las pequeñas embarcaciones que salen de Falcón son Aruba y Curazao, o Bonaire.

Existen pistas de aterrizaje clandestinas en los municipios de Federación, Petit, Miranda y Mauroa (todos ellos en Falcón). Tradicionalmente, los vuelos tenían como destino América Central y México, aunque no está claro cuán activa es actualmente esta ruta aérea debido a las operaciones estadounidenses.

Sucre

Sucre, en el este del país, también es clave para el tráfico, ya que las drogas se transportan por tierra a los municipios de Arismendi (concretamente a los puntos de transbordo de San Juan de las Galdonas, San Juan de Unare y El Morro de Puerto Santo), Mariño (Irapa) y Valdez con la ayuda de bandas locales. Desde allí, la cocaína se envía por mar, principalmente a bordo de barcos pesqueros, a la cercana Trinidad y Tobago, aunque también a Granada. Aunque los restos de las bandas asociadas al Tren de Aragua mantienen su presencia en la región, el control del tráfico de drogas sigue en manos de las fuerzas estatales.

Delta Amacuro y Bolívar

Las drogas llegan al estado costero de Delta Amacuro desde el río Orinoco, que discurre desde la frontera de Venezuela con Colombia, pasando por las fronteras de los estados de Amazonas y Bolívar antes de llegar a Delta Amacuro. Los traficantes envían cocaína a bordo de barcos a la cercana Trinidad y Tobago o hacia el este, a Guyana. Además, desde al menos 2009 se han descubierto astilleros clandestinos para la construcción de embarcaciones semisumergibles en Delta Amacuro.

Las rutas fluviales conectan tanto Delta Amacuro como el estado de Bolívar con la vecina Guyana. Guyana ha registrado un aumento en la incautación de cocaína procedente de Venezuela, incluyendo un récord de 4,4 toneladas incautadas en agosto de 2024. El aumento de más del 50 % —de 20-30 vuelos de drogas al mes a aproximadamente 70— en pequeñas aeronaves que transportan drogas desde Venezuela en un año, sugiere que el país puede desempeñar un papel más importante de lo que se sospechaba anteriormente como punto de tránsito de cocaína para las drogas que llegan desde Venezuela.

Las embarcaciones semisumergibles son ahora capaces de transportar drogas a través del Atlántico. Se cree que la primera

embarcación de este tipo encontrada en Europa, frente a las costas de España en 2019, fue construida en Guyana, y en marzo de 2024, funcionarios estadounidenses incautaron 2,4 toneladas de cocaína de una embarcación semisumergible a 150 millas de Guyana que se dirigía hacia España.

Apure

Las zonas escasamente pobladas han servido durante décadas como pistas de aterrizaje para los vuelos de drogas enviados a Centroamérica. Aunque en los últimos años se ha reducido el número de vuelos clandestinos en Centroamérica, el ejército venezolano sigue derribando vuelos no autorizados en Apure. Además, en 2025 se han descubierto múltiples campamentos de producción de cocaína en el estado, lo que sugiere que sigue ocupando un lugar en las rutas del tráfico de drogas.

Las pistas de aterrizaje clandestinas de Apure también dan servicio a vuelos con destino a Surinam, y las pistas de Apure y Amazonas dan servicio a vuelos con destino Brasil, desde donde las drogas suelen enviarse a Europa o África Occidental.

REDES CRIMINALES

CARTEL DE LOS SOLES

Los más altos funcionarios del Gobierno de Venezuela dependen del ejército y la policía para mantener su poder, pero no pueden pagarles salarios decentes, por lo que permiten que los militares y policías se enriquezcan con las ganancias del tráfico de drogas en un sistema conocido como el Cartel de los Soles.

Dependiendo de las rutas, los traficantes pueden pagar a los funcionarios policiales y militares para que hagan la vista gorda ante su tráfico o para que transporten ellos mismos las drogas a través de puertos y aeropuertos. La falta de coordinación entre las redes de tráfico integradas en el ejército y los conflictos internos dentro de los

organismos estatales hace que las fuerzas de seguridad hayan atacado en ocasiones, de forma intencionada o no, operaciones de tráfico de drogas alineadas con otras fuerzas estatales.

EJÉRCITO NACIONAL DE LIBERACIÓN (ELN)

Los narcotraficantes independientes llevan mucho tiempo pagando a los grupos guerrilleros que operan en la región fronteriza a cambio de poder cruzar a Venezuela, atravesar los corredores de tráfico de drogas y utilizar pistas de aterrizaje clandestinas. Pero algunas guerrillas se han involucrado directamente, haciéndose cargo de la producción, el transporte y la venta de cocaína.

El ELN ha logrado un nivel cada vez mayor de dominio a lo largo de la frontera venezolana, con el visto bueno y, posiblemente, la ayuda de funcionarios estatales. Las ONG locales calculan que alrededor del 60 % de sus 6450 miembros se encuentran en la frontera entre Colombia y Venezuela. El ELN proporciona una capa de seguridad al régimen chavista, actuando como una fuerza paramilitar que impone la voluntad del régimen y como un elemento disuasorio adicional contra la posible amenaza de invasión desde la frontera colombiana.

Sin embargo, los esfuerzos previos del ejército por expulsar a los disidentes del Frente 10 de las FARC de Apure beneficiaron al ELN. Más recientemente, el ELN entró en conflicto con la facción Segunda Marquetalia de los disidentes de las FARC dentro de Venezuela.

El Gobierno también ha destacado las operaciones contra campamentos que, según las autoridades, pertenecían a disidentes de las FARC o al ELN. Especialmente en el caso del ELN, estas supuestas operaciones probablemente reflejen el deseo de mostrar un enfoque duro contra las drogas, debido a la presión de Colombia y Estados Unidos, en lugar de un intento serio de combatir el crimen organizado.

TRAFICANTES INDEPENDIENTES E INTERMEDIARIOS

Los traficantes de drogas independientes o las redes de tráfico de drogas más pequeñas pagan a grupos armados como el ELN y a oficiales militares para transportar narcóticos a lo largo de rutas en territorios que controlan. Aunque las fuerzas de seguridad, así como el ELN y los disidentes de las FARC, han aumentado su control sobre las economías criminales de Venezuela, en los últimos años han surgido algunas organizaciones de tráfico de drogas más pequeñas, como el Cartel de la Sabana Alta y el Thompson-Camacaro, que han surgido en Falcón tras la desaparición del Cartel de Paraguaná.

El Cartel de La Guajira ha visto reducido considerablemente su poder con la consolidación del control del ELN en el noroeste de Zulia.

Grupos como Tren de Aragua y Tren del Llano cobraban anteriormente a los traficantes por el paso a través de los estados en los que estaban presentes, en particular Aragua y Guárico, respectivamente. Sin embargo, las repetidas operaciones de las fuerzas de seguridad han hecho que ambos grupos pierdan una cantidad significativa de poder y relevancia dentro del panorama criminal de Venezuela.

También existe una red fluida de narco-intermediarios, con intermediarios que tienen vínculos con funcionarios estatales venezolanos que operan desde el Caribe, en particular desde la República Dominicana.

REDES DE TRÁFICO DEL EJÉRCITO VENEZOLANO



Recaudación de “impuestos” del tráfico

Las redes de tráfico realizan pagos regulares a las unidades militares locales para poder operar con impunidad; por ejemplo, para que no intervengan en operaciones de pistas clandestinas o laboratorios de cocaína.



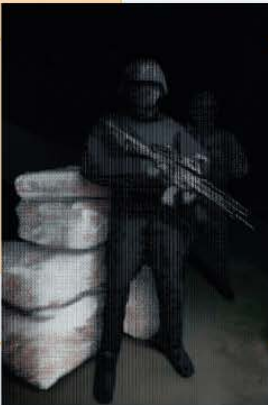
Creación de corredores de movimiento

Las redes de tráfico pagan a unidades militares para garantizar el paso seguro de cargamentos de droga a través de ciertos territorios. Esto puede incluir cobrar en puestos de control en carretera, garantizar que los vuelos clandestinos autorizados puedan atravesar el espacio aéreo venezolano o asegurarse de que las patrullas marítimas no se realicen en ciertos momentos para permitir el paso de embarcaciones con droga.



Transporte de drogas

A lo largo de ciertas rutas de tráfico, unidades militares transportan ellas mismas las drogas utilizando vehículos militares, especialmente en los corredores internos que conectan la zona fronteriza con los puntos de despacho por carretera.



Control de la infraestructura para el tráfico

El control militar de la infraestructura utilizada para despachar drogas —principalmente puertos y aeropuertos— puede significar que las exportaciones de drogas sean organizadas directamente por los oficiales militares estacionados en estas áreas. Estos oficiales coordinan operaciones pagando a otros funcionarios o trabajadores en posiciones que les permitan asegurar que las drogas pasen los controles de seguridad y sean cargadas de manera segura.

Enero 2022 | Investigaciones de InSight Crime

TERRITORIOS DE ULTRAMAR DE LA UE: ISLAS FRANCESAS Y HOLANDEAS

El tráfico de cocaína en el Caribe se estructura en torno a rutas de varias etapas que aprovechan la geografía archipelágica de la región, la fragmentación jurisdiccional y la amplia conectividad comercial y de pasajeros. Dentro de este sistema, las Antillas Menores funcionan como un espacio crítico de abastecimiento y consolidación, que conecta las zonas de suministro de América del Sur con los puntos de partida hacia Europa y, en menor medida, hacia Estados Unidos. Los traficantes recurren a travesías marítimas cortas, almacenamiento temporal, reempaquetado y redistribución entre varias islas para reducir el riesgo de detección y complicar la interceptación.

Las islas de Aruba, Bonaire, Curazao y Sint Maarten/Saint-Martin ocupan una posición especialmente vulnerable en el comercio transatlántico de cocaína. Como territorios de ultramar de los Países Bajos y Francia, estos territorios permiten a los traficantes acceder a los mercados europeos sin las molestias de los controles aduaneros. Su proximidad a Venezuela los sitúa en medio de las rutas marítimas y terrestres de contrabando establecidas, con lanchas rápidas y barcos pesqueros que aprovechan los cortos corredores marítimos para descargar la carga ilícita. Una próspera industria turística proporciona cobertura para el ocultamiento y el transbordo. Además, los antiguos vínculos familiares, culturales y jurídicos con la Europa continental facilitan las redes basadas en la confianza que los traficantes aprovechan para la logística y la distribución dentro de Europa.

RUTAS

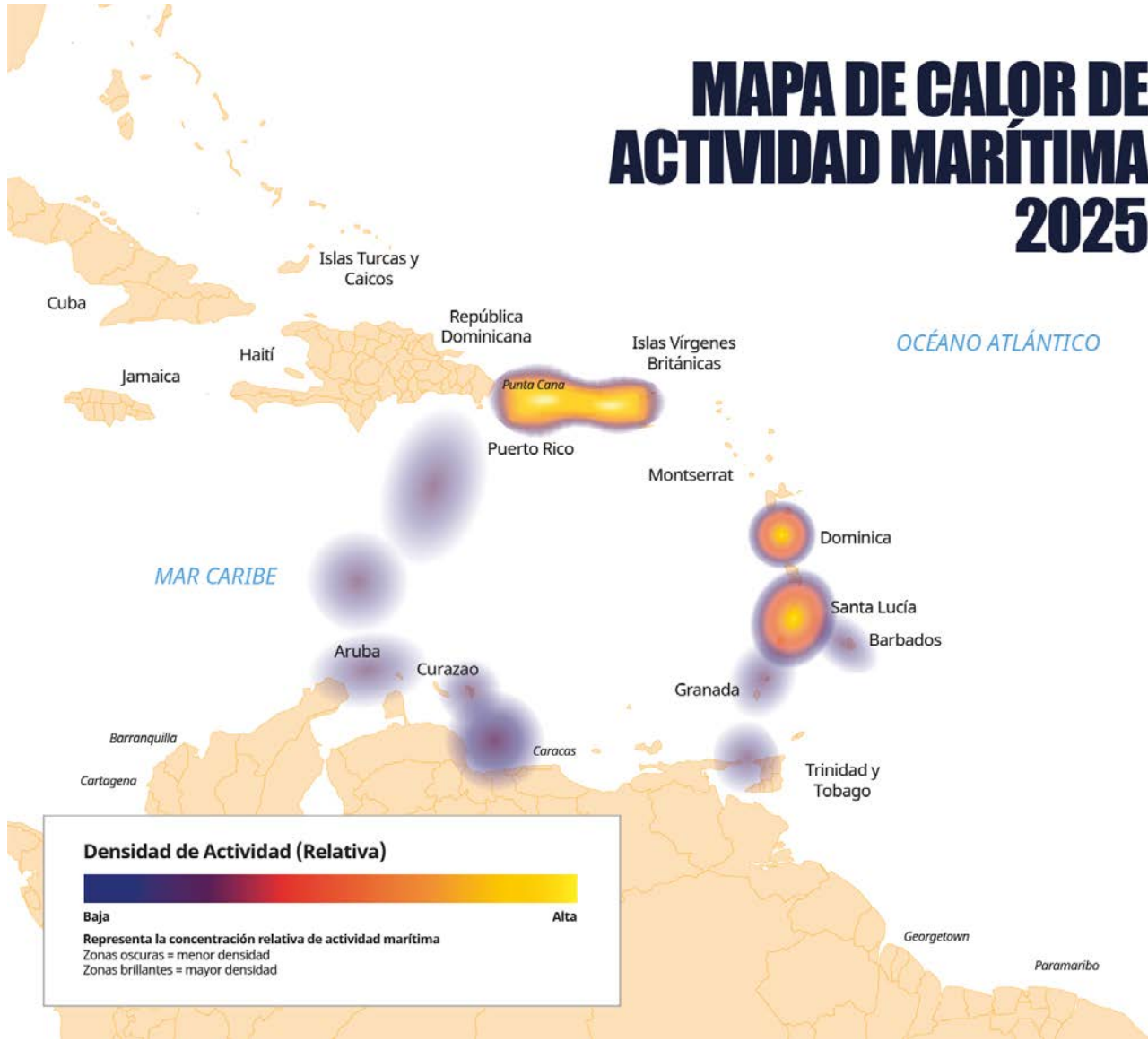
RUTAS DESDE SUDAMÉRICA A LOS TERRITORIOS DE ULTRAMAR DE LA UE

Del Caribe oriental a Martinica, Guadalupe y las Islas Vírgenes Británicas

La cadena del Caribe oriental, que incluye Trinidad y Tobago, Granada, San Vicente y las Granadinas, Santa Lucía y Dominica, sirve como principal zona de recepción y tránsito de la cocaína que entra desde Sudamérica. Las tendencias de incautación durante 2025 reflejan una actividad sostenida en todo este corredor. Santa Lucía informó de incautaciones por un total de 585 kg de cocaína entre enero y octubre de 2025, junto con grandes incautaciones de resina de cannabis, lo que indica una presión de interdicción persistente. Dominica registró una importante incautación de 1730 kg de cocaína en octubre de 2025, descrita como la mayor incautación del país, lo que refuerza el uso continuado de la cadena de islas para el transporte de grandes volúmenes. Además, los datos sobre incautaciones marítimas de 2025 recogen incidentes recurrentes relacionados con las drogas e indicadores preparatorios de tráfico en Santa Lucía y Dominica y sus alrededores, en consonancia con la actividad continuada de preparación, entrega y relevo en el centro de las Antillas Menores.

Martinica y Guadalupe funcionan como puertas de enlace de gran valor, beneficiándose de las frecuentes conexiones aéreas comerciales y marítimas con la Francia continental y los centros logísticos europeos. Las incautaciones relacionadas con este corredor demuestran su continua explotación. En marzo de 2024 se informó de una incautación de 2,7 toneladas de cocaína en el puerto francés de Le Havre, procedente de Guadalupe, lo que ilustra cómo las Antillas Francesas pueden utilizarse para introducir cocaína en la logística comercial francesa/europea. Las operaciones francesas de

MAPA DE CALOR DE ACTIVIDAD MARÍTIMA 2025



lucha contra el narcotráfico también siguen registrando casos marítimos de varias toneladas en el espacio operativo asociado a las Antillas Francesas, incluida una operación francesa en la que se incautaron 9 toneladas de cocaína y se llevó a los sospechosos ante un magistrado en Fort-de-France, Martinica. Este patrón es coherente con el uso continuado de los canales de transporte marítimo de mercancías y aéreo de pasajeros como métodos complementarios para trasladar la cocaína a la Francia continental y al resto de Europa.

Las Islas Vírgenes Británicas también figuran en la dinámica regional del tráfico como espacio de ruta y ocultación para los movimientos hacia los Estados Unidos y Europa. En diciembre de 2025, las autoridades

informaron de la incautación de 772,4 kg de cocaína en aguas de las Islas Vírgenes, con múltiples detenciones, lo que refleja la continua utilidad del territorio dentro del entorno del tráfico en el noreste del Caribe. Por otra parte, la Oficina de Aduanas y Protección Fronteriza de los Estados Unidos (CBP) informó de su participación en una operación internacional de interceptación marítima y de la incautación de 1440 kg de cocaína en la zona de las Islas Vírgenes Británicas en junio de 2025, lo que subraya la importancia del corredor para las actividades de interceptación marítima relacionadas con los Estados Unidos.

FALCÓN Y SUS RUTAS DE SALIDA DE DROGAS

Mayo 2025 | Fuente: Investigaciones de InSight Crime



Aruba, Bonaire y Curazao

La cocaína llega a las islas de Aruba, Bonaire, Curazao (ABC) y Sint Maarten principalmente desde Colombia y Venezuela a través de rutas terrestres y marítimas. Dado que las islas ABC se encuentran a unas 35-50 millas (56 a 80 kilómetros) al norte de la costa venezolana, funcionan como punto de escala para el transbordo hacia el norte de la cocaína procedente de Colombia y Venezuela.

Los envíos suelen seguir el «sistema de hormigas», en el que la cocaína llega y sale en pequeñas cantidades. Uno de los métodos más comunes para transportar cocaína a las islas ABC es que los pescadores realicen expediciones para recoger cocaína procedente de envíos más grandes. Esta cocaína se recoge en la Isla de Aves, un territorio venezolano situado a 380 millas

al norte del continente, o de lanzamientos retrasados en el agua desde barcos más grandes localizados mediante GPS. Esto se refiere a cuando los barcos dejan alijos de cocaína en el agua para que otro barco los recoja más tarde, en lugar de que la transferencia del producto se produzca inmediatamente.

La cocaína que llega a Sint-Maarten suele proceder del banco de Saba, un atolón submarino situado en el Caribe neerlandés, a unas dos horas en barco al sur de Sint Maarten. En el banco se han encontrado embarcaciones de recreo, barcos pesqueros y lanchas rápidas. Las lanchas rápidas también se utilizan para transportar cocaína directamente desde Venezuela a la isla, mientras que algunas lanchas rápidas procedentes de Sint-Maarten se reúnen con cargamentos más grandes procedentes de

Venezuela, que completan parte del viaje hacia el norte.

Desde Colombia, los traficantes utilizan métodos similares. Los contenedores procedentes de los principales puertos colombianos, como Cartagena, transportan drogas a las islas. Por mar, la cocaína se ha introducido de contrabando en contenedores que transportan flores enviadas desde Colombia a Aruba y Curazao, que luego continúan hacia los Países Bajos. Los traficantes también utilizan lanchas rápidas para llegar a las islas ABC, incluida una interceptada a principios de este año procedente de La Guajira con destino a Curazao.

Por vía aérea, hay vuelos directos desde Medellín a Aruba y Curazao, lo que brinda a los traficantes la oportunidad de transportar drogas utilizando mensajeros humanos que ingieren pequeñas cantidades de cocaína, conocidos coloquialmente como «tragadores».

RUTAS DESDE LOS TERRITORIOS DE ULTRAMAR DE LA UE HACIA EUROPA

Desde las islas ABC, la cocaína se transporta con mayor frecuencia a los Países Bajos, ya sea en vuelos comerciales o en contenedores marítimos utilizando el método de gancho ciego.

En Aruba, Oranjestad es el principal puerto de pasajeros y cruceros, mientras que Barcadera es el principal puerto marítimo de mercancías, señalado como un punto probable para las rutas de tráfico. En Bonaire y Curazao, los principales puertos de Kralendijk (Bonaire) y Willemstad (Curazao) se utilizan para ambos fines. Hay un flujo constante de contenedores hacia los Países Bajos con fines que incluyen el traslado de holandeses que se mudan de casa. Estos contenedores son vulnerables a la contaminación por parte de los traficantes. También se han enviado cargamentos más grandes al Reino Unido. La mayor incautación de cocaína de la historia de Irlanda llegó en un

buque de carga panameño, el MV Matthew, que había zarpado de Curazao, lo que indica que, en algunos casos, se almacenan o envían grandes cantidades desde la isla.

Por vía aérea, los vuelos comerciales viajan directaeindirectamentedesdeAruba,Bonaire, Curazao y Sint Maarten a Ámsterdam. Desde Sint Maarten también hay vuelos directos a París. En general, hay más pruebas de tráfico aéreo a través de mulas desde Sint Maarten que desde las otras islas ABC. Los traficantes suelen empezar traficando con 5 kilogramos y luego aumentan la cantidad si tienen éxito. Recientemente se ha producido un aumento de los transportistas que viajan desde Sint Maarten a Francia, incluidas personas de Curazao a bordo de vuelos directos a París. Esto sugiere que es probable que haya alijos de cocaína en la isla, que se transportan en cantidades más pequeñas. Aunque los informes son menos frecuentes en las otras islas, se han observado transportistas en Curazao y Bonaire. En Curazao, la mayoría de los transportistas proceden de Saliña y Sioux, barrios cercanos al aeropuerto.

Las embarcaciones de recreo más pequeñas también se han relacionado con el tráfico. En Curazao, se descubren ocasionalmente pequeños aviones Cessna utilizados para el tráfico de drogas.

Por mar, el puerto de Róterdam es un importante destino para los envíos de cocaína introducidos de contrabando en contenedores. Los envíos más importantes suelen proceder de Curazao. Algunas incautaciones de cocaína sugieren que, en ocasiones, los envíos son recogidos por embarcaciones más pequeñas. Esto incluye la operación que dio lugar a la incautación de cocaína del buque panameño MV Matthew, en la que dos hombres fueron detenidos en un barco pesquero que se dirigía a reunirse con el buque más grande.

RUTAS ALTERNATIVAS

Las islas ABC y Sint Maarten reciben un gran número de migrantes ilegales procedentes de Venezuela. Las embarcaciones procedentes de Venezuela que transportan migrantes se utilizan a menudo para introducir armas y drogas de contrabando en las islas.

La cocaína se divide en cantidades más pequeñas y se transporta entre las islas antes de ser enviada a Europa. Bonaire también ha sido identificada como punto de tránsito para el movimiento de drogas entre Curazao y Venezuela.

Desde Sint Maarten, las organizaciones de narcotraficantes colombianas y venezolanas contratan a capitanes de barco dominicanos para transportar grandes cantidades de cocaína a Puerto Rico, la República Dominicana y las Islas Vírgenes de los Estados Unidos.

Los pilotos mexicanos han utilizado Bonaire y Aruba como punto de parada antes de viajar a Venezuela o Colombia para recoger cocaína y viajar a países africanos, como Sierra Leona y Guinea-Bissau. Los pilotos jóvenes, normalmente colombianos o mexicanos, son reclutados por las organizaciones de tráfico de drogas, probablemente obteniendo de forma fraudulenta licencias que suelen requerir cientos de horas de vuelo y cuestan miles de dólares. Se ha documentado que desde Curazao salen aviones privados con destino a Venezuela para el tráfico de drogas. Después de llegar a Venezuela, normalmente continúan hacia América Central u otros lugares del Caribe, como las Bahamas y las Islas Vírgenes de los Estados Unidos.

REDES CRIMINALES

ACTORES NACIONALES

No Limit Soldiers era la organización de tráfico de drogas más grande y notoria originaria de las islas ABC. No Limit Soldiers se originó como una banda vecinal en Willemstad, Curazao. Si

bien NLS comenzó como una red social y una organización comunitaria, posteriormente se convirtió en una organización de tráfico. Los líderes de la banda establecieron una ruta hacia los Países Bajos a principios de la década de 2000, comenzando con mensajeros humanos, pero creciendo hasta transportar cantidades mayores. En 2012, el grupo traficaba con cocaína oculta en las alas de los aviones desde Curazao a los Países Bajos, con la ayuda de personal corrupto de los aeropuertos de ambos países.

Entre los principales líderes de la banda se encontraban Shurendy «Tyson» Quant y su segundo al mando, Urvin Wawoe, alias «Nuto». Estos dos fueron fundamentales para convertir a NLS en una red transnacional de tráfico. Contaban con el apoyo de varios «lugartenientes» o «soldados» y un círculo más amplio de afiliados, que suelen actuar como contratistas independientes. Sin embargo, ambos han sido detenidos desde entonces.

NLS contrataba a individuos o miembros de grupos delictivos más pequeños como matones. En Curazao, las bandas locales «Army» y «Gaza» han sido contratadas por la NLS. La NLS también parece haber corrompido a miembros de las fuerzas de seguridad para que les ayudaran a traficar con cocaína. En Aruba, un miembro de la Guardia Costera fue vinculado a los transportistas de NLS.

Los grupos locales que operan en Aruba son principalmente pequeñas bandas subcontratadas por grupos delictivos internacionales más grandes para participar en actividades de tráfico. En Aruba hay alrededor de 100 grupos pequeños que parecen carecer de la sofisticación necesaria para convertirse en un grupo organizado con alcance internacional. En Bonaire tampoco hay bandas realmente diferenciadas. En Sint Maarten, entre las bandas se encuentran la Dutch Quarter Gang (DQG) y Nobody is Safe (NBS), pero estos grupos se dedican principalmente a los robos a mano armada, más que al tráfico de drogas.

ACTORES EXTRANJEROS

También se ha detenido en Aruba a actores europeos o se les ha relacionado con envíos de cocaína desde la isla. En 2023 se dismanteló una organización criminal en la región de los Balcanes, con 13 detenciones en Serbia. La incautación en 2020 de 5 toneladas de cocaína en un buque de carga con destino a Grecia, que supuso la detención de sus tripulantes montenegrinos en Aruba, se relacionó con este grupo.

Los actores de Curazao tienen vínculos familiares con los Países Bajos que facilitan el tráfico de drogas y promueven la infiltración de actores corruptos en los puertos receptores. En septiembre de 2021, un sospechoso conocido como «Gregory F.» fue detenido en Curazao por tráfico internacional de drogas. Vivía en los Países Bajos y Surinam y tenía pasaporte neerlandés.

GUYANA, SURINAM Y GUAYANA FRANCESA: EL CARIBE SUDAMERICANO

Guyana, Surinam y la Guayana Francesa sirven como puntos de tránsito estratégicos en la ruta de la cocaína hacia Europa. Situados a lo largo de la costa norte de Sudamérica, permiten a los traficantes almacenar los envíos procedentes de Venezuela antes de trasladarlos hacia el norte o el este, incluyendo Brasil y África Occidental. Surinam y Guyana mantienen vínculos comerciales con los Países Bajos y el Reino Unido, respectivamente. Estos vínculos económicos se complementan con lazos familiares y sociales, que los traficantes explotan para distribuir cocaína a los consumidores europeos. La proximidad a Venezuela significa que los cambios en las rutas de tráfico pueden afectar significativamente a la dinámica de las drogas. Hay pruebas de que tanto Guyana como Surinam, por ejemplo, se han utilizado como puntos de partida para semisumergibles con destino a Europa.

RUTAS

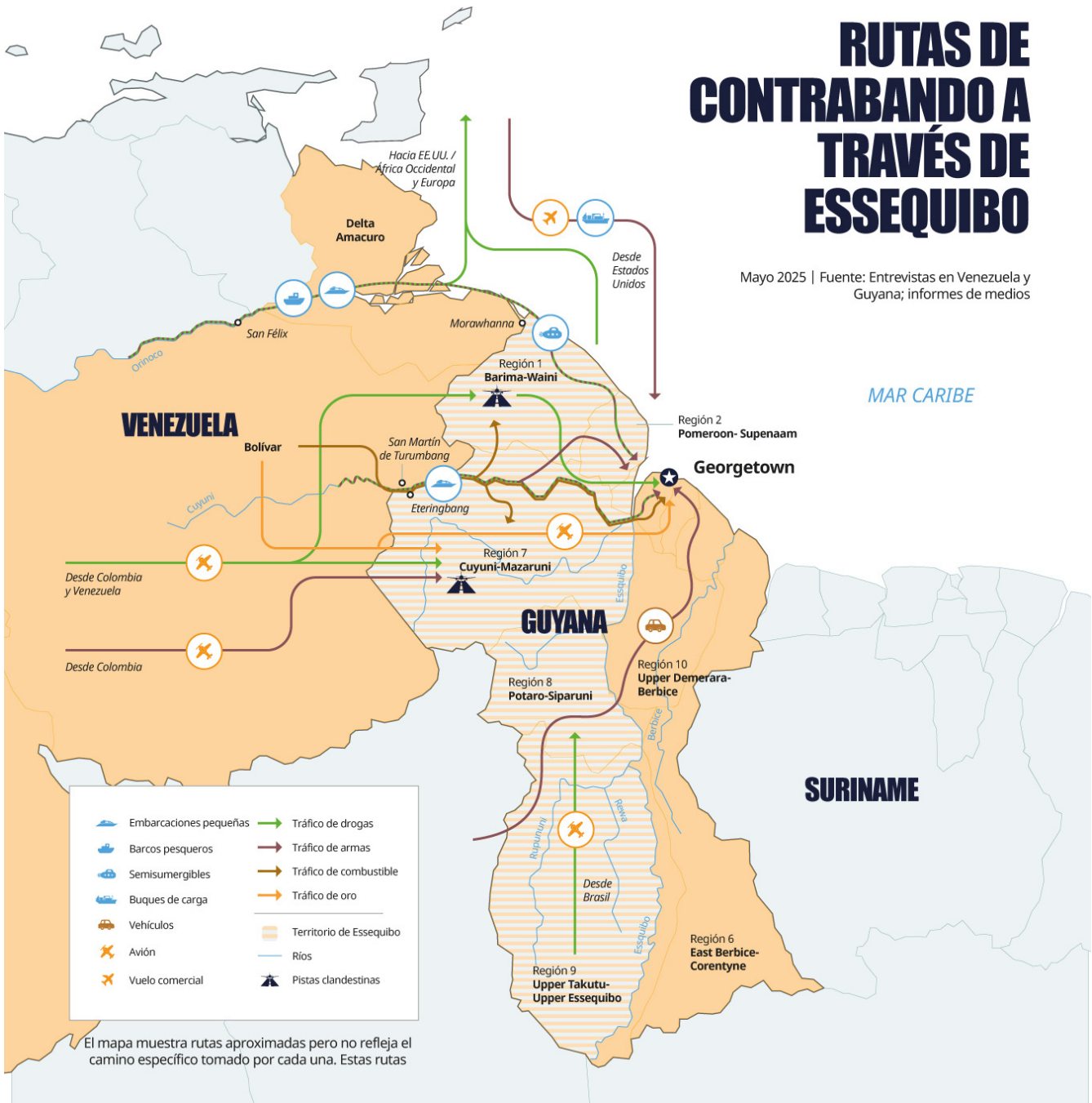
RUTAS DE AMÉRICA DEL SUR AL CARIBE SUDAMERICANO

Las drogas entran principalmente en Guyana por tierra desde Venezuela o por aire desde Colombia y Brasil. Guyana ha registrado un aumento en la incautación de cocaína procedente de Venezuela, incluyendo un récord de 4,4 toneladas incautadas en agosto de 2024, lo que sugiere que el país puede desempeñar un papel más importante de lo que se sospechaba anteriormente como punto de tránsito de cocaína para las drogas que llegan desde Venezuela. En Guyana, las drogas suelen llegar en avión y aterrizan en pistas de aterrizaje clandestinas en el interior del país, especialmente en la región de Essequibo, antes de ser transportadas por carretera a la capital, Georgetown. La cocaína también entra en cargamentos legítimos en aviones comerciales y privados, a través de mulas y por los sistemas postales. Debido al auge petrolero en Guyana, el desarrollo de infraestructuras que conectan Guyana por carretera con Brasil y el posible desarrollo de puertos pueden dar lugar a más oportunidades de tráfico.

La cocaína también llega a Guyana desde Venezuela por vía marítima. Desde Venezuela, el río Curuni conecta el estado de Bolívar con la región 7 de Guyana, ambas zonas mineras. El río Orinoco fluye desde Amazonas hasta el océano Atlántico en el estado nororiental de Delta Amacuro, fronterizo con Guyana. Desde allí, los contrabandistas toman el río Barima, que conduce directamente a la región 1 de Guyana. No está claro si estas rutas se utilizan para el tráfico de cocaína o principalmente para otros tipos de contrabando, como armas. Además, desde, al menos, 2009 se han descubierto astilleros clandestinos para la construcción de embarcaciones semisumergibles en Delta Amacuro, mientras que en 2023 se descubrió otro de los llamados «narcosubmarinos» en el río Orinoco, en Delta Amacuro. Según se informa, las drogas también se traen desde

RUTAS DE CONTRABANDO A TRAVÉS DE ESSEQUIBO

Mayo 2025 | Fuente: Entrevistas en Venezuela y Guyana; informes de medios



Venezuela por el río Pomeroon, se llevan a Supenaam y luego se cruza el río Essequibo antes de enviarlas al extranjero.

También se han encontrado embarcaciones semisumergibles en la selva a lo largo de la frontera con Venezuela. Se ha incautado una cantidad récord de 3600 kilogramos de cocaína cerca del lugar donde se encontraron las embarcaciones, aunque no está claro con qué frecuencia se utilizan estas embarcaciones y si se utilizaron en este caso. Otros casos de embarcaciones

semisumergibles en el este de Venezuela que podrían abastecer a Guyana, la Guayana Francesa y Surinam han sido limitados.

La cocaína entra en Surinam por métodos similares. Lo más habitual es que la cocaína llegue en aviones que aterrizan en pistas ilegales en el interior de la selva del país, en zonas como Tafelburg. Se sabe que las pistas clandestinas de Apure, en Venezuela, son el punto de partida de los vuelos hacia Surinam. En abril de 2025, el Ministro de Justicia y Policía informó de que se producen entre 400 y 600

lanzamientos de cocaína o aterrizajes de aviones al año, con una media de una o dos entregas diarias de droga en avión en pistas ilegales del interior. En diciembre de 2024, se encontraron 170 paquetes de cocaína en el lugar del accidente de un avión en la zona del valle de Stondansi. En Surinam, entre 2000 y 2010, se encontraron transportistas humanos, incluidas mulas, casi a diario en vuelos hacia y desde el país, aunque hoy en día los traficantes parecen estar pasando a envíos más grandes.

El contrabando también llega a Surinam por vía marítima desde Brasil en goletas o embarcaciones de vela, que descargan a lo largo de la costa o los ríos. A continuación, el contrabando se transporta en camiones, normalmente a la capital de Surinam, Paramaribo, aunque no está claro si esta ruta se utiliza con frecuencia para transportar cocaína. Desde Surinam, los traficantes transportan las drogas a través del río Maroni, que actúa como frontera natural con la Guayana Francesa, para seguir transportando la cocaína.

El río Maroni también es un punto clave para la minería ilegal de oro tanto en Surinam como en la Guayana Francesa. Numerosas tiendas a orillas del río, en el lado surinamés, funcionan como centros logísticos y de acopio para los mineros ilegales, principalmente brasileños. Estas tiendas de suministros suelen estar controladas por empresarios chinos que suministran tanto herramientas para la minería ilegal (dragas, motores y materiales) como suministros básicos para la vida en la selva y en las zonas de minería ilegal (alimentos, agua, tiendas de campaña, etc.). Del mismo modo, en muchos casos, el mercurio utilizado para la minería de oro a pequeña escala entra ilegalmente en la Guayana Francesa a través, principalmente, de Surinam.

El oro extraído ilegalmente en la Guayana Francesa utilizando mercurio se introduce posteriormente de contrabando y se vende en Surinam a las mismas tiendas chinas que

venden el equipo necesario a los mineros ilegales. Entra en el comercio ilícito ya en las tiendas locales alrededor del río Maroni utilizando documentos falsificados —o documentos de autodeclaración (es decir, una declaración de conformidad o una prueba de origen)— y mediante la mezcla de oro de origen legal con oro de origen ilegal. A continuación, el oro se transporta por vía aérea a Paramaribo, donde las grandes tiendas de oro lo mezclan con oro procedente de todo el país. Posteriormente, se envía principalmente a Ámsterdam y, desde allí, a países de Oriente Medio.

RUTAS DESDE EL CARIBE SUDAMERICANO HACIA ÁFRICA OCCIDENTAL Y EUROPA

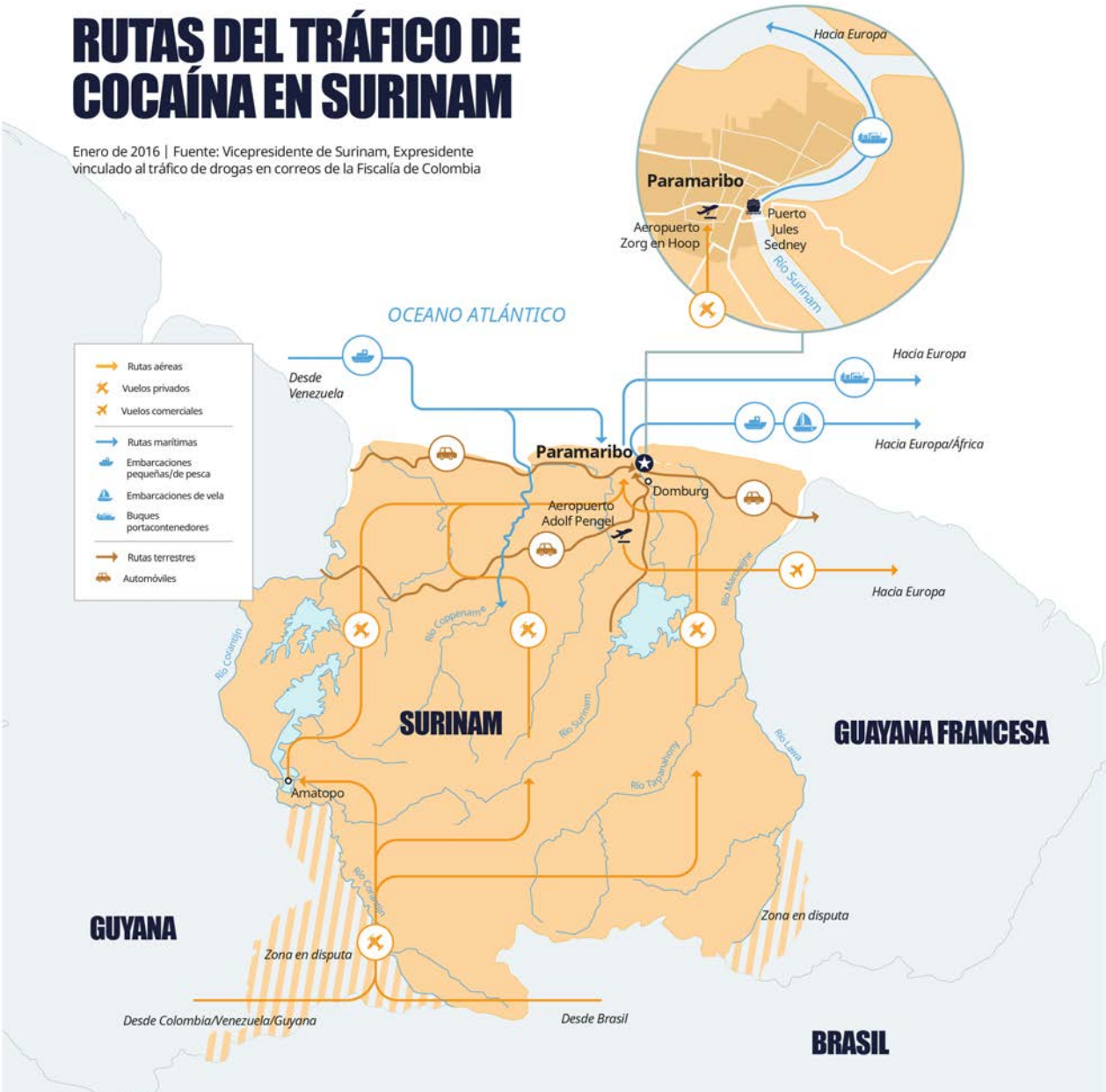
Guyana ha sido históricamente un país de tránsito para las drogas enviadas desde Colombia al Caribe y los Estados Unidos. Hoy en día, la cocaína que se trafica a través de Guyana se destina cada vez más a África Occidental y Europa. Después de llegar a Guyana, la cocaína se transporta principalmente por tierra a Georgetown antes de ser introducida de contrabando en contenedores marítimos con destino a Europa. Los traficantes suelen utilizar el método gancho ciego o «rip-on/rip-off», en el que se «coloca» un envío legítimo sin el conocimiento del remitente. Se ha encontrado cocaína en envíos de contenedores de arroz, bauxita y ron. Las recientes inversiones en infraestructura, incluido el desarrollo del puerto de aguas profundas de Berbice, probablemente aumentarán el atractivo de Guyana como punto de envío de drogas a Estados Unidos y Europa.

Se sacan de contrabando pequeñas cantidades de cocaína de Guyana en vuelos comerciales utilizando correos humanos o mulas. Hay vuelos directos desde Georgetown a Ámsterdam.

Desde Surinam, las drogas se llevan al puerto de Paramaribo para ser enviadas en contenedores, a menudo ocultas en su

RUTAS DEL TRÁFICO DE COCAÍNA EN SURINAM

Enero de 2016 | Fuente: Vicepresidente de Surinam, Expresidente vinculado al tráfico de drogas en correos de la Fiscalía de Colombia



estructura interna. Los principales productos de exportación son el arroz, la madera (80 %) y el pescado congelado. Todas estas exportaciones, especialmente la madera, se han utilizado para el contrabando de cocaína. Se ha incautado cocaína en buques de carga en puertos durante el trayecto hacia Europa, incluidas 2,3 toneladas de cocaína incautadas en 2019 en un cargamento de arroz que viajaba vía Guadalupe.

Las cantidades de cocaína transportadas por vía aérea son pequeñas. La mayor parte del tráfico de drogas se realiza mediante

transportistas humanos. Al parecer, también se producían cargamentos almacenados en aviones, en lugar de transportados por mulas.

Además, parte de la cocaína se recoge frente a las costas de Surinam antes de llegar a Europa. Los traficantes dejan la cocaína en las aguas que rodean el país para que el buque la recoja después de haber completado las inspecciones en el puerto antes de continuar hacia Europa. Se han detenido lanchas rápidas que salían de Surinam para cargar cocaína en barcos pesqueros y de arrastre.

Desde la Guayana Francesa, se trafican grandes cantidades de cocaína a través de aviones comerciales que vuelan directamente desde el aeropuerto de Cayena Félix Eboué a París. En 2021, las autoridades incautaron 1,3 toneladas de cocaína en el aeropuerto Félix Eboué a viajeros que se dirigían a la Francia continental llevando drogas consigo o en su equipaje. Algunos informes indican que un vuelo desde el aeropuerto de Cayena a París puede tener entre 10 y 30 mulas en cada avión.

El fenómeno de las mulas provenientes de países del Caribe y Suramérica con destino la Unión Europea no ha dejado de evolucionar en los últimos años. España, Francia y los Países Bajos son los tres países de la Unión Europea más impactados dadas sus conexiones aéreas directas con la mayor parte de países de la región. Sin embargo, según los datos oficiales disponibles, las tendencias varían dependiendo del país y del origen.

Las incautaciones de cocaína en los aeropuertos franceses se han incrementado un 81,9 % entre 2023 y 2024, llegando a más de 2 toneladas de cocaína en total. Los principales orígenes en 2024 se encuentran fundamentalmente en Martinica (1019kg) cuyo aumento en comparación con 2023 es del 269 %, Brasil (555kg) y Guyana francesa (279kg). En el caso de los aeropuertos holandeses, los datos oficiales muestran que las incautaciones de cocaína provenientes de vuelos de origen en América Latina y el Caribe han pasado de aproximadamente 2,25 toneladas en 2023, a 2,36 toneladas en 2024 y 824kg en 2025, de las cuales se calcula que alrededor del 63 % provienen de rutas con origen el Caribe. Su descenso del 65 % en 2025 se debe, en parte, a unos controles más estrictos en origen y destino. Finalmente, los datos públicos de las incautaciones en aeropuertos españoles son escasos y segmentados. Sin embargo, en 2024 la Guardia Civil incautó 6,36 toneladas de cocaína –mezclando datos de mulas y de cargo.

Por mar, Róterdam y Amberes son los principales puertos europeos de llegada de la cocaína procedente de Guyana y Surinam. Gran parte de la cocaína que llega

de estos países también llega a Francia, cuyos principales puertos son Marsella, Dunkerque y Le Havre. La Guayana Francesa y Surinam son los principales proveedores de los mercados franceses de cocaína. El 55 % de las incautaciones de cocaína en 2022 que entraron en Francia continental (14 toneladas) procedían de las Antillas Francesas o de la Guayana Francesa, aunque Surinam también desempeña un papel importante en el suministro al mercado francés y fue el principal país de salida de la cocaína que entró en Francia en 2020. Por vía aérea, los aeropuertos de Ámsterdam y París son destinos habituales. Hay vuelos directos desde Paramaribo (Surinam) y Georgetown (Guyana) a Ámsterdam, y vuelos directos desde Cayena (Guayana Francesa) a París.

REDES CRIMINALES

ACTORES NACIONALES EN EL CARIBE SUDAMERICANO

En Guyana, las bandas locales operan principalmente a nivel nacional proporcionando «músculo» a las redes criminales de narcotraficantes, con conexiones limitadas con los sindicatos criminales multinacionales. Las bandas, llamadas «crews», están organizadas de forma laxa, carecen de un liderazgo claro y, a menudo, solo se unen para cometer delitos individuales. Estos grupos rara vez se involucran en delitos graves de crimen organizado, y la mayor parte de la violencia no está relacionada con el crimen organizado.

El narcotraficante más visible de Guyana era Shaheed «Roger» Khan, que traficó con toneladas de cocaína hacia Estados Unidos y Europa tras establecer contactos con delincuentes colombianos. Se cree que blanqueó sus ganancias ilícitas a través de negocios en Guyana. Khan fue detenido en Surinam en 2006 y puesto en libertad en 2019. No está claro si volvió a las actividades ilícitas, y ningún traficante ha alcanzado su estatus desde entonces. Los intermediarios locales facilitan el transporte de cocaína mediante la corrupción de funcionarios de aduanas de bajo nivel. Las

autoridades han condenado a personas por coordinar envíos de drogas.

En Surinam, a diferencia de Guyana, hay informes de redes sofisticadas de tráfico de drogas de alto nivel. Al menos cuatro o cinco redes criminales con estructuras empresariales operan en el país, todas ellas cooperando entre sí. A diferencia de Guyana, algunos tiroteos y robos están relacionados con el tráfico de drogas.

Grupos del sector privado y empresarios están involucrados en la minería de oro y el tráfico de drogas en Surinam. Ramchender «Radj» Oedit, un empresario surinamés cuya empresa operaba en Curazao y los Países Bajos, fue condenado a 12 años de prisión en 2023 después de que en marzo de 2018 se incautara un avión que transportaba 488 kilogramos de cocaína en su propiedad del distrito de Saramacca.

ACTORES EXTRANJEROS EN EL CARIBE SUDAMERICANO

En Guyana, las redes transnacionales de delincuencia organizada se dedican al contrabando de oro, cocaína y seres humanos. Los vínculos entre estas redes y las estructuras de tipo pandillero son limitados, y consisten principalmente en redes criminales que contratan a lugareños como matones.

En cuanto a otras formas de actividad delictiva, los grupos venezolanos cruzan con frecuencia la frontera con Guyana para robar o extorsionar a los mineros. Del mismo modo, el grupo colombiano ELN recauda impuestos de los contrabandistas y controla varias minas de oro ilegales cerca de la frontera con Guyana, en los municipios de Casacoima y Antonio Díaz, en Delta Amacuro.

También hay actores europeos involucrados en el tráfico de drogas en Guyana. Vitesh Jamnapersad Gupta, un ciudadano neerlandés que regentaba un centro comercial en Georgetown, fue detenido en la capital, acusado de formar parte del grupo italiano 'Ndrangheta, una de las organizaciones mafiosas más grandes

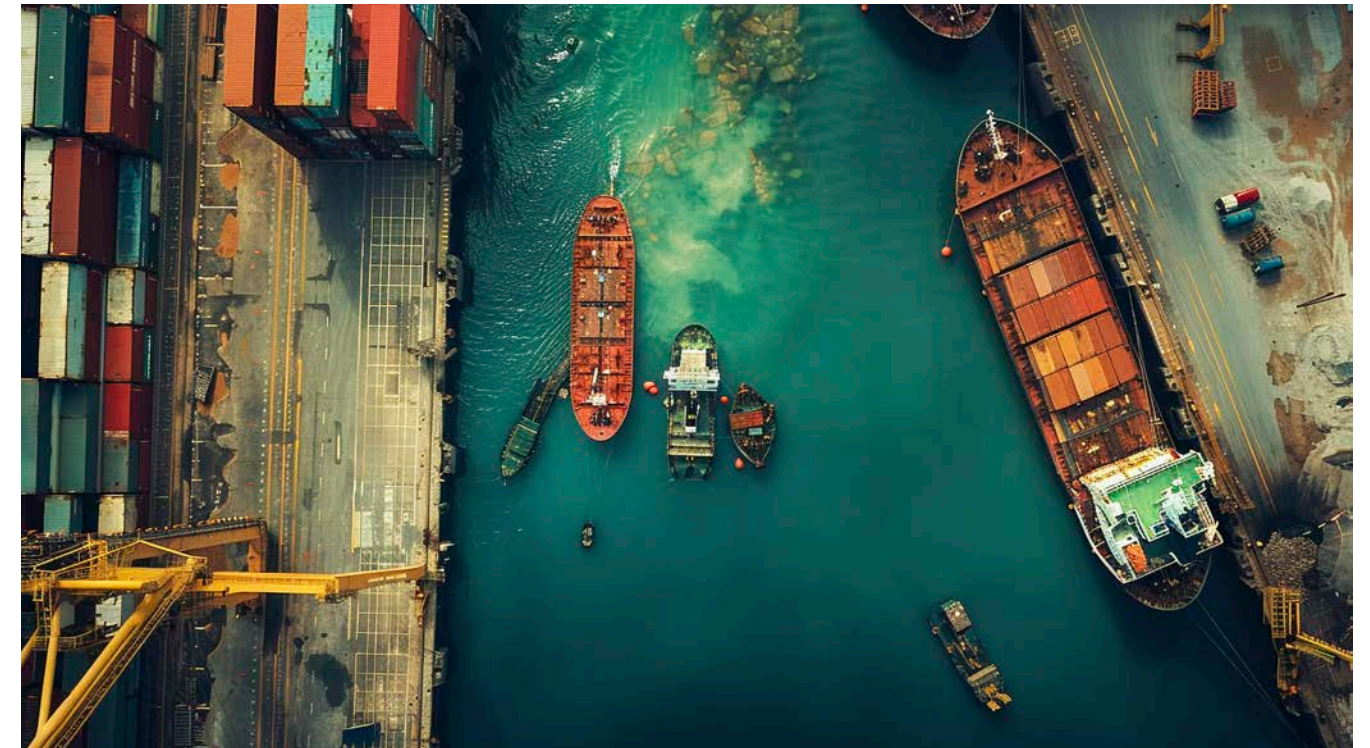
del mundo. Según se informa, esta organización mafiosa tiene un negocio multimillonario que contrabandeara cargamentos de cocaína de hasta 200 kilogramos desde Brasil, Guyana y Colombia hasta Róterdam y Amberes. Según se informa, durante el período comprendido entre enero de 2015 y junio de 2018, Gupta fue buscado por su presunta participación en la 'Ndrangheta. Además, empresas portuguesas e indias están supuestamente vinculadas a actividades relacionadas con las drogas, lo que indica la participación, al menos parcial, de importantes empresarios internacionales.

En Surinam, los traficantes extranjeros, principalmente colombianos, se asocian con actores surinameses en el tráfico de drogas y contratan a lugareños para transportar cocaína. Sin embargo, la presencia colombiana en Surinam no parece ser significativa.

Se cree que las organizaciones criminales de los Países Bajos tienen fuertes vínculos con el crimen organizado en la Surinam neerlandófono, y algunas detenciones notables apuntan a esta conexión. En septiembre de 2021, Gregory F., ciudadano neerlandés, fue detenido en Curazao por tráfico internacional de drogas.

En la Guayana Francesa, presuntos funcionarios corruptos ayudan a enviar cocaína desde puntos del Caribe francés y puertos franceses como Dunkerque, Marsella y Le Havre. Esto se ha demostrado a través de investigaciones tras múltiples incautaciones de cientos de kilogramos de cocaína que salían de Martinica o del puerto francés de Degrad-des-Cannes, en la Guayana Francesa.

El músico surinamés Joel Martinus, alias Bordo, fue recientemente condenado en Francia por su participación en una red criminal que traficaba con cocaína desde la Guayana Francesa hasta la Francia continental utilizando mulas a bordo de vuelos con destino a los aeropuertos de Orly y Roissy, en París.



CONCLUSIONES

Lo que antes era principalmente un puente hacia los Estados Unidos, el Caribe se ha convertido en un centro flexible e indispensable en la cadena de suministro transatlántica de cocaína, beneficiándose de su geografía, sus amplias conexiones marítimas y aéreas y sus estrechos vínculos políticos y económicos con Europa.

En el centro de este sistema de tráfico se encuentra un ecosistema criminal altamente adaptable. En lugar de grupos jerárquicos al estilo de los cárteles, el tráfico en el Caribe está dominado por redes descentralizadas y transaccionales. Los productores sudamericanos, principalmente de Colombia, suministran la cocaína, mientras que los intermediarios internacionales, a menudo de Europa y los Balcanes Occidentales, coordinan la logística, la financiación, la corrupción y el transporte sin manejar directamente las drogas. Los grupos delictivos locales actúan como subcontratistas, gestionando la recepción, el almacenamiento y el envío posterior. Esta estructura permite a las redes cambiar rápidamente de rutas, métodos y asociaciones cuando se enfrentan a la presión de las fuerzas del orden.

La geografía, la infraestructura y la diversidad económica del Caribe ofrecen a los traficantes una variedad sin igual de métodos de contrabando. La cocaína se transporta en contenedores comerciales, lanchas rápidas, barcos pesqueros, yates, semisumergibles, vuelos comerciales, aviones privados y mensajeros humanos. Los contenedores siguen siendo la forma más rentable de transportar grandes volúmenes a Europa, especialmente a través de puertos muy transitados con un alto volumen de carga. Las embarcaciones marítimas y los aviones más pequeños son fundamentales para el movimiento regional y la flexibilidad, mientras que los semisumergibles permiten cada vez más cruzar directamente el Atlántico. Esta diversidad garantiza la resiliencia: cuando un método se vuelve arriesgado, los traficantes recurren a otros. Esto es evidente en este momento con la operación estadounidense en el Caribe.

Dentro del corredor del sur del Caribe hay dos subcorredores principales de tráfico. El primero atraviesa las islas del Caribe, que funcionan como puntos de parada y consolidación antes de que los envíos partan hacia Europa. La República Dominicana se perfila como el centro de transbordo más importante de la región debido a sus puertos de aguas profundas. Las conexiones marítimas directas con los principales puertos europeos y los grandes volúmenes de contenedores proporcionan cobertura para la carga ilícita. Los territorios de ultramar franceses y holandeses, como Curazao, Aruba, San Martín y Martinica, son especialmente vulnerables porque ofrecen acceso directo a Europa, a menudo eludiendo los controles aduaneros habituales.

El segundo corredor atraviesa el Caribe sudamericano —Guyana, Surinam y la Guayana Francesa— donde los escasos controles fronterizos, las redes fluviales, las pistas de aterrizaje en la selva y el acceso al Atlántico facilitan el tráfico a gran escala. Estos países sirven cada vez más como puntos de partida para envíos en contenedores,

mensajeros aéreos y buques semisumergibles con destino a Europa o África Occidental. Venezuela desempeña un papel fundamental en este sentido. Su proximidad a las regiones productoras de coca de Colombia, la extensa corrupción dentro de las instituciones estatales y el entorno permisivo para grupos armados como el ELN y elementos del ejército venezolano la convierten en un importante centro de tránsito. La cocaína fluye desde Venezuela hacia las islas cercanas, Trinidad y Tobago y el Caribe sudamericano. Los recientes despliegues e intervenciones navales de Estados Unidos han interrumpido algunas rutas, en particular los corredores de lanchas rápidas, pero hay pocos indicios de una reducción sostenida de los flujos de cocaína hacia Europa. En cambio, los traficantes han desviado los envíos por tierra, río, aire y vías marítimas alternativas.

La corrupción es fundamental en todas las etapas, especialmente en los puertos y aeropuertos, mientras que la pobreza y las limitadas alternativas económicas en las comunidades costeras e insulares proporcionan un suministro constante de facilitadores locales.

En conclusión, el informe destaca que el corredor del Caribe Sur no es un conjunto fijo de rutas, sino un sistema fluido moldeado por la presión de las fuerzas del orden, la inestabilidad política y la demanda del mercado. Las respuestas eficaces requieren cooperación internacional, intercambio de información, esfuerzos específicos contra la corrupción y atención a las condiciones socioeconómicas que permiten la regeneración de las redes de tráfico. Si no se abordan estos factores estructurales, el Caribe seguirá siendo una puerta de entrada crítica y adaptable para la cocaína que llega a Europa.





EL PACCTO 2.0

EU-LAC Partnership on justice and security