



EL PACCTO 2.0

EU-LAC Partnership on justice and security

EL CORREDOR CENTROAMERICANO: CÓMO EL MUNDO DEL HAMPA VINCULA LAS REDES CRIMINALES CON EUROPA

SAN JOSE | PANAMA CITY | PARIS



Financiado por la UE

Coordinado por:



Con la dirección y aportaciones de:

Jeremy McDermott, cofundador y codirector de InSight Crime

Marc Reina Tortosa, responsable ejecutivo sénior, EL PACCTO 2.0

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

Razvan Budeanu, jefe del Sector de Políticas Operativas y Proyectos de Frontex (Agencia Europea de la Guardia de Fronteras y Costas)

Michael Jones, director ejecutivo, Agencia de Implementación para la Seguridad y el Crimen de CARICOM

Con la colaboración de:

Emilie Breyne, Julia Baumeister y Sophie Bailly

Diseño:

Carlos Múgica

DOI: 10.5281/zenodo.20385167

Edición no comercial
Septiembre de 2026

Este documento refleja solo las opiniones de los autores y no las de la Unión Europea. Expertise France, EL PACCTO 2.0, FRONTEx e InSight Crime no son responsables de las consecuencias derivadas de la reutilización de esta publicación.

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

ÍNDICE

05 INTRODUCCIÓN: DINÁMICAS DELICTIVAS MULTIFACÉTICAS EN EL SUR DE CENTROAMÉRICA

07 CONCLUSIONES CLAVE

09 DINÁMICAS DELICTIVAS EN EL SUR DE CENTROAMÉRICA: UNA VISIÓN GENERAL

- REDES CRIMINALES
- PRINCIPALES RUTAS DE TRÁFICO
- MÉTODOS UTILIZADOS POR LAS REDES DELICTIVAS

14 ANÁLISIS POR PAÍSES

- COSTA RICA
 - REDES CRIMINALES
 - ACTIVIDADES ILÍCITAS: CORREDORES DE NARCOTRÁFICO
 - ACTIVIDADES ILÍCITAS: DELITOS CONTRA EL MEDIO AMBIENTE
- PANAMÁ
 - REDES CRIMINALES
 - ACTIVIDADES ILÍCITAS: CORREDORES DE NARCOTRÁFICO
 - ACTIVIDADES ILÍCITAS: BLANQUEO DE CAPITAL
 - ACTIVIDADES ILÍCITAS: DELITO AMBIENTAL

47 ENFOQUE ESPECÍFICO: PUNTOS CRÍTICOS DEL CONTROL PORTUARIO

- COSTA RICA
- PANAMÁ

54 CONCLUSIONES

INTRODUCCIÓN: DINÁMICAS DELICTIVAS MULTIFACÉTICAS EN EL SUR DE CENTROAMÉRICA

Situada entre los productores de cocaína de Sudamérica y los distribuidores de México y Centroamérica, Centroamérica ocupa un lugar clave en la cadena de suministro mundial de cocaína y, del mismo modo, en los ecosistemas ilícitos del tráfico de madera y de especies silvestres, así como del blanqueo de capitales. Este corredor, que durante mucho tiempo se ha orientado hacia Estados Unidos, ha ido cobrando cada vez más importancia como vía de transporte para los envíos que ahora llegan a Europa y más allá.

El corredor cobró forma en la década de 1980, cuando las Organizaciones de Tráfico de Drogas (OTD) en Colombia comenzaron a transportar cocaína hacia el norte a través de Centroamérica con destino a Estados Unidos. En aquella época, Panamá funcionaba como centro logístico bajo la protección del antiguo dictador Manuel Noriega, mientras que Costa Rica actuaba como zona de tránsito pasiva con una participación limitada de los agentes locales.

La caída de Noriega y la fragmentación de las principales OTD colombianas en la década de 1990 permitieron a los traficantes mexicanos, europeos y centroamericanos ampliar su papel en las cadenas de suministro regionales. Aunque Europa siguió siendo un mercado

secundario durante años, se ha vuelto cada vez más atractivo, especialmente desde la década de 2010, debido a los precios más altos y la creciente demanda. Este cambio ha reorientado los flujos de tráfico hacia rutas marítimas comerciales que unen los puertos de Panamá y Costa Rica directamente con los mercados europeos. Además, el aumento de los precios del oro desde la pandemia de la COVID-19 ha llevado a las redes delictivas que operan en ambos países a diversificarse hacia la minería ilegal de oro y, en términos más generales, hacia una serie de delitos ambientales: el tráfico de vida silvestre y madera, y la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR)

Las operaciones actuales de contrabando se basan en un modelo de subcontratación, en el que las redes centroamericanas gestionan la infraestructura logística de este comercio: la recepción de envíos, el almacenamiento de mercancías ilícitas y la coordinación de su transporte a través de los sistemas portuarios. Este papel ha permitido a los agentes locales consolidar su control sobre los puntos clave de la cadena de suministro.

En Panamá, los grupos delictivos se aprovechan de la posición del país como centro mundial de transporte marítimo. El Canal de Panamá proporciona acceso a dos océanos, lo que permite a los traficantes mover cargamentos de gran volumen entre las rutas del Pacífico y el Atlántico. Las bandas nacionales se han infiltrado en los puertos de Colón y la Ciudad de Panamá para ocultar cocaína (y madera) entre la mercancía legítima con destino a Europa.

Costa Rica ha seguido una trayectoria similar, con las bandas locales ampliando su papel en la ruta del tráfico de cocaína, aunque los delitos medioambientales ya ocupaban un lugar importante en la dinámica delictiva del país incluso antes de que estallara la violencia relacionada con las drogas en 2023. Algunas redes ahora negocian directamente con proveedores colombianos y funcionarios públicos corruptos. La apertura de la terminal

RESUMEN DE RUTAS:
COSTA RICA Y PANAMÁ

Este gráfico ofrece un resumen preliminar de las rutas de contrabando de cocaína que conectan Costa Rica y Panamá con Europa.

Mayo 2025 | Investigaciones de InSight Crime



CONCLUSIONES
CLAVE

El corredor centroamericano es un punto de partida fundamental para los envíos de cocaína hacia Europa, lo que refleja los cambios en la demanda mundial y el papel que sigue desempeñando el tráfico en contenedores. El contrabando en toda la región está impulsado por sofisticadas redes locales, que han aprovechado su control sobre el acceso a los puertos para obtener una mayor autonomía en el tráfico de drogas, oro, madera y otros productos ilícitos. A continuación se presentan las conclusiones extraídas de este informe:

- **El transporte marítimo de contenedores es la columna vertebral del corredor de la cocaína entre Centroamérica y Europa.** La magnitud del tráfico de contenedores plantea un dilema entre la seguridad y la eficiencia comercial en centros como Colón y Limón, lo que limita la posibilidad de realizar inspecciones exhaustivas. Los grupos criminales explotan esta restricción inundando los flujos de carga con cocaína, absorbiendo las incautaciones como un costo operativo y adaptando rutinariamente los métodos de ocultación para superar la aplicación de la ley.
- **Las bandas de narcotraficantes locales están ganando autonomía en la cadena de suministro de cocaína.** Grupos como Bagdad y el Cartel del Caribe Sur han aprovechado el aumento de los flujos de drogas y el control sobre el acceso al puerto para ascender en la escala criminal, buscando pasar de la prestación de servicios a la coordinación de envíos y roles de propiedad parcial.
- **La reducción de las barreras de entrada está aumentando la participación en el tráfico de cocaína.** La abundancia de cocaína ha permitido a oportunistas con contactos en el sector del transporte marítimo —a menudo ajenos a las organizaciones criminales tradicionales— introducirse en este negocio infiltrando pequeños envíos en los flujos legítimos de contenedores.

de contenedores de Moín en Limón en 2019 aceleró este cambio, aumentando el tráfico de contenedores en la costa caribeña y fortaleciendo los vínculos comerciales directos con los principales puertos europeos.

Tanto Panamá como Costa Rica figuran ahora entre los puntos de origen más importantes de la cocaína incautada en Europa. La competencia por el control de los puertos y las zonas de desembarque costeras ha avivado la violencia entre los grupos delictivos, especialmente en Costa Rica, donde las disputas relacionadas con el narcotráfico han elevado el número de homicidios a niveles récord.

A pesar de la presión constante de las fuerzas del orden y de las incautaciones sin precedentes, los flujos de cocaína hacia Europa han continuado. Las redes de tráfico ilícito se han adaptado perfeccionando los métodos de ocultación en el comercio de contenedores y aprovechando la corrupción para proteger sus operaciones.

Este informe analiza cómo el corredor se ha convertido en un centro logístico clave para el suministro de cocaína y otros productos ilícitos a los mercados europeos.

- **La competencia por las rutas de exportación alimenta la violencia tanto en Panamá como en Costa Rica.** Colón, una de las ciudades más violentas de Panamá, refleja una dinámica de larga data caracterizada por una rivalidad constante entre bandas por el control de las infraestructuras portuarias y las rutas de transbordo. Costa Rica había permanecido durante mucho tiempo fuera de esta dinámica, pero la expansión del tráfico vinculado a la UE a través de Limón ha convertido rápidamente a la ciudad en un epicentro de violencia relacionada con las drogas, lo que ha alterado la relativa estabilidad del país. Los grupos criminales utilizan las mismas rutas para transportar drogas, madera, vida silvestre y oro, así como métodos similares para el lavado de dinero.
- **La corrupción como factor facilitador.** Las recientes detenciones de alto perfil —entre ellas la de un exministro de Seguridad acusado de tener vínculos con importantes redes de tráfico ilícito— apuntan a una penetración cada vez mayor en las instituciones estatales de Costa Rica, que durante mucho tiempo habían destacado en Centroamérica por su relativa resistencia a la corrupción. En Panamá, la corrupción es sistemática pero se concentra en niveles inferiores, particularmente a través de la infiltración de autoridades policiales, aduaneras y portuarias en centros como Colón.
- **La Zona Libre de Colón (ZLC) es un epicentro del blanqueo de capitales mediante operaciones comerciales en la región.** Una de las áreas de comercio libre de impuestos más grandes del mundo, la ZLC permite a las redes criminales convertir los ingresos de las drogas en bienes comerciales a través de compras de productos básicos a granel, manipulación de facturas y esquemas de reexportación. A pesar de las reformas normativas, se cree que sigue siendo un punto clave para el blanqueo de capitales dentro de los circuitos comerciales regionales.
- **Los delitos medioambientales están cobrando importancia como fuente de ingresos ilícitos.** La minería ilegal y el tráfico de madera están remodelando la dinámica criminal a lo largo de la frontera entre Costa Rica y Nicaragua, y en la región del Darién, incluidas las áreas de Panamá habitadas por comunidades indígenas. El bajo nivel de riesgo, la falta de normativa específica y la mezcla de la minería ilegal con la legal dificultan las investigaciones penales y facilitan la conversión de activos ilícitos en activos legítimos a través de la minería legal, las empresas agrícolas o la corrupción de funcionarios públicos.
- **La policriminalidad, sobre todo entre los grupos delictivos de mayor envergadura, es una característica clave de la dinámica delictiva en Costa Rica y Panamá.** La interconexión entre el narcotráfico, el contrabando de migrantes, la minería ilegal, el blanqueo de capitales y los asesinatos por encargo es común en ambos países.

DINÁMICAS DELICTIVAS EN EL SUR DE CENTROAMÉRICA: UNA VISIÓN GENERAL

Costa Rica y Panamá comparten una vulnerabilidad estructural que tiene su origen en la geografía: unas costas extensas y difíciles de vigilar, una infraestructura portuaria de primer orden y la proximidad a las zonas de producción colombianas las convierten en nodos indispensables de un corredor de tráfico cuyos volúmenes han aumentado al mismo ritmo que la creciente demanda europea de cocaína y madera, y que el cultivo récord de coca en la región andina.

La corrupción institucional ha acelerado la consolidación criminal en ambos países: las redes de tráfico de personas de Panamá corrompen sistemáticamente a agentes de aduanas, funcionarios de seguridad portuaria y policías, mientras que la revelación en Costa Rica en 2025 de que un exministro de Seguridad coordinaba una red regional de narcotráfico puso de manifiesto hasta qué punto la infiltración en el Estado ha llegado a las más altas esferas del Gobierno.

Sin embargo, las trayectorias de violencia divergen significativamente. Mientras que las facciones dominantes de Panamá dan prioridad al control logístico frente a la expansión territorial, lo que se traduce en una violencia relativamente selectiva, Costa Rica ha experimentado una fuerte escalada en las tasas de homicidios a medida que las redes rivales se disputan el control de los puntos de acceso portuario en Limón y, cada vez más, en Puntarenas.

REDES CRIMINALES

Si bien tanto Panamá como Costa Rica funcionan como centros de transbordo fundamentales en el Si bien tanto Panamá como Costa Rica actúan como centros de transbordo fundamentales en el tráfico internacional de cocaína, además de ser focos importantes de delitos medioambientales y de blanqueo de capitales, las estructuras delictivas que sustentan el papel de cada país en la cadena de suministro difieren en aspectos estructurales y operativos significativos.

El panorama criminal de Panamá está dominado por dos facciones nacionales arraigadas, Bagdad y Calor Calor, cuyos orígenes como bandas callejeras en la década de 1990 desmienten su sofisticación actual como sindicatos orientados al servicio capaces de coordinar envíos de cocaína de varias toneladas a través de algunas de las infraestructuras portuarias más concurridas de América Latina. Costa Rica, por el contrario, ha dado lugar a un ecosistema más fragmentado, compuesto por entre 100 y 300 grupos delictivos, la mayoría de los cuales son distribuidores a pequeña escala, aunque unos pocos —entre los que destaca el Cartel del Caribe Sur— han consolidado la capacidad operativa suficiente para llevar a cabo el tráfico transatlántico de forma independiente.

Donde las facciones dominantes de Panamá han institucionalizado este modelo de servicio, alquilando el acceso logístico a organizaciones extranjeras de narcotráfico a cambio de acuerdos de participación en las ganancias, las organizaciones emergentes de Costa Rica han mostrado un mayor apetito por la integración vertical, cultivando relaciones de abastecimiento directo con productores colombianos en Nariño y Cauca. Las Autodefensas Gaitanistas de Colombia (AGC), también conocidas como Gaitanistas o Clan del Golfo, constituyen el actor extranjero dominante en ambas jurisdicciones, aunque sus modalidades operativas difieren: en Panamá, ejerce un control casi total sobre el corredor del Darién y subcontrata a bandas panameñas para administrar la logística, mientras que en Costa Rica funciona principalmente como proveedor, despachando cocaína a redes nacionales que asumen la responsabilidad de la distribución posterior.

Los carteles mexicanos, principalmente el Cartel de Sinaloa y el Cartel Jalisco Nueva Generación (CJNG), operan a través de modelos basados en emisarios en ambos países, enviando representantes para coordinar los envíos en lugar de establecer células permanentes, aunque Costa Rica se ha convertido en un nodo de reabastecimiento

y logística cada vez más importante para las rutas aéreas que unen Sudamérica con México. Esta tendencia se observó en un análisis previo sobre la dinámica delictiva en el Corredor del Caribe meridional, elaborado por EL PACCTO 2.0, InSight Crime, CARICOM IMPACS, la Plataforma Multidisciplinar Europea contra las Amenazas Delictivas (EMPACT), la Fiscalía de Martinica y FRONTEX.

Los actores europeos, entre los que se incluyen mafias italianas como la 'Ndrangheta y la Camorra, redes criminales flamencas y neerlandesas, así como grupos balcánicos, mantienen una presencia más constante, aunque todavía transitoria, en Costa Rica, adonde viajan los intermediarios para coordinar la contaminación de contenedores destinados a envíos con destino al Atlántico. Sin embargo, su huella sigue siendo comparativamente indirecta, y las negociaciones se llevan a cabo con mayor frecuencia con los proveedores de Colombia en sentido ascendente.

PRINCIPALES RUTAS DE TRÁFICO

Los corredores Pacífico y Atlántico conectan en varios puntos de Panamá y Costa Rica. Las mercancías ilícitas que llegan a los puertos de Caldera o Balboa, en la costa del Pacífico de Costa Rica y Panamá, respectivamente, se transportan por tierra, mar o ferrocarril, en el caso de Panamá, a las zonas costeras del Caribe-Atlántico cerca de los puertos de Limón-Moín en Costa Rica y Manzanillo o Colón en Panamá, donde esperan el momento adecuado para ser cargadas en contenedores con destino a Europa y otros países.

1 Reina Tortosa, M., Lottefier, J.-L., McDermott, J., Jones, M., Budeanu, R., & Camberou, P. (2026). Redes criminales y rutas del Caribe a Europa: una inmersión profunda en el tráfico de cocaína y otras actividades ilícitas. Zenodo. <https://doi.org/10.5281/zenodo.18385156>



COSTA DEL CARIBE Y DEL ATLÁNTICO

En el flanco Caribe-Atlántico, tanto Panamá como Costa Rica funcionan como nodos estructuralmente complementarios dentro del mismo corredor transnacional, canalizando los envíos provenientes principalmente del Golfo de Urabá y el Golfo de Morrosquillo de Colombia hacia Europa.

Las organizaciones narcotraficantes colombianas, en particular las Autodefensas Gaitanistas, coordinan la salida de lanchas rápidas desde puntos de partida de la costa caribeña, descargando cocaína en playas apartadas y ensenadas costeras de las provincias atlánticas panameñas de Guna Yala, Bocas del Toro y Colón, así como en la costa de Limón, en Costa Rica. Las mismas rutas se utilizan para el tráfico de madera y oro, que conecta principalmente a Colombia con la provincia indígena de Guna Yala, así como para el tráfico de migrantes.

El puerto de Colón, anclado por las principales terminales como Cristóbal, la Terminal Internacional de Manzanillo y la Terminal de Contenedores de Colón, sirve como el principal centro de exportación atlántico de Panamá, que representa más de 200 toneladas de cocaína

incautadas entre 2020 y 2025 y actúa como la principal plataforma de lanzamiento para los envíos de contenedores con destino a Europa.

El puerto costarricense de Moín opera como un nodo estructuralmente análogo en el lado atlántico, clasificándose constantemente entre los principales puntos de partida de cocaína incautada en los puertos marítimos europeos y registrando más de 50 toneladas de envíos salientes entre enero de 2019 y junio de 2024, según datos de la Agencia de la Unión Europea sobre Drogas (EUDA). Moín también se utiliza para delitos ambientales, principalmente el tráfico de madera y vida silvestre, aunque en una escala mucho menor.

Apesar del aumento vertiginoso de los volúmenes incautados (casi 100 toneladas en Panamá en 2025 y 46,5 toneladas en Costa Rica ese mismo año), las vulnerabilidades estructurales, entre ellas la corrupción de los agentes de aduanas y los funcionarios portuarios, el elevado volumen de tráfico de contenedores y el entorno financiero dolarizado de Panamá, siguen consolidando al corredor del Caribe como una de las cadenas de suministro de cocaína más productivas del comercio transatlántico.

COSTA DEL PACÍFICO

El corredor del Pacífico representa aproximadamente el 70% de la cocaína que entra en Costa Rica, y la provincia de Puntarenas, situada en la costa del Pacífico del país, se ha convertido en un punto clave para los grupos de narcotraficantes que, a finales de 2024, desplazaron sus operaciones hacia el oeste para eludir la intensificación de las medidas de interceptación en la costa caribeña, lo que pone de manifiesto el comportamiento de adaptación de las rutas, común a ambos corredores.

En Panamá, las llegadas por la costa del Pacífico canalizan la cocaína hacia la ciudad de Panamá antes de que sea trasladada a la costa atlántica a través del Canal de Panamá; su infraestructura viaria adyacente y el enlace ferroviario de Colón, una capacidad logística única, sitúan a Panamá en una posición privilegiada para actuar como intermediario entre las cuencas oceánicas y hacer que los envíos sean accesibles tanto para las rutas de tráfico con destino a EE. UU. como a Europa.

Los puertos ecuatorianos del Pacífico, en particular el de Guayaquil, constituyen el principal punto de contaminación en la fase inicial de los envíos de contenedores que transitan por los puntos de entrada del Pacífico de Panamá; así lo demuestran las numerosas incautaciones realizadas en puertos panameños y costarricenses, en las que se ha descubierto cocaína oculta en contenedores de origen ecuatoriano con destino a países europeos como Alemania, Rusia y los Países Bajos.

Aunque las embarcaciones semisumergibles se asocian principalmente con travesías de largo recorrido hacia México, más que con entregas directas a Costa Rica o Panamá, aparecen, no obstante, en los registros de interceptaciones de ambos países, lo que indica la presencia de flujos de tráfico de mayor volumen y tecnológicamente más sofisticados que atraviesan el mismo entorno marítimo regional.

La convergencia criminal en el corredor del Pacífico se extiende más allá del tráfico de drogas para abarcar la minería ilegal de oro, el tráfico de madera y el contrabando de migrantes, todos los cuales explotan la misma geografía remota costera y selvática utilizada para el movimiento de cocaína: en el área de Corcovado de Costa Rica, las redes de tráfico de drogas participan simultáneamente en la minería ilegal como un vehículo de blanqueo de dinero, mientras que el Darién de Panamá sirve como el nexo geográfico donde la cocaína, el oro, la madera y los flujos migratorios irregulares se cruzan bajo el control de actores criminales superpuestos.

La dimensión terrestre de la ruta del Pacífico y Centroamérica, la cual transporta la cocaína hacia el norte por la Carretera Panamericana desde Panamá, pasando por Costa Rica, Nicaragua, Honduras y Guatemala antes de llegar a las redes de distribución mexicanas, pone de manifiesto que estos países no funcionan meramente como puntos de transbordo marítimo, sino como segmentos integrales de un puente terrestre continuo que conecta la producción sudamericana con los mercados de consumo norteamericanos y europeos, tanto a través de intermediarios mexicanos como mediante el desvío por el Atlántico.

MÉTODOS UTILIZADOS POR LAS REDES DELICTIVAS

Las redes delictivas utilizan una amplia variedad de métodos para traficar mercancías ilícitas a través de Centroamérica, aunque existen diferencias significativas tanto entre los grupos delictivos como entre los corredores Pacífico y Atlántico-Caribe.

- **Contenedores de carga.** Los traficantes que operan en ambos corredores se aprovechan del transporte en contenedores de productos agrícolas y alimenticios legales —como piñas, yuca congelada y sal refinada— para ocultar cargamentos de cocaína con destino a los

principales puntos de entrada europeos, como Amberes, Róterdam y Algeciras, aunque cada vez más envíos se dirigen también a puertos secundarios de la UE en Finlandia, Bulgaria y Eslovenia para reducir el riesgo de ser detectados.

- **Las lanchas rápidas** constituyen el principal medio de transporte en la primera etapa del tránsito de cocaína desde Colombia hacia Panamá y Costa Rica. A pesar de su vulnerabilidad estructural frente a la vigilancia aérea y marítima, las lanchas rápidas siguen siendo indispensables desde el punto de vista operativo, ya que son baratas, fáciles de conseguir y capaces de aprovechar los extensos tramos de costa sin vigilancia de ambos países.
- **Las embarcaciones semisumergibles** constituyen el método de contrabando marítimo más sofisticado desde el punto de vista tecnológico del que se tiene constancia en el corredor centroamericano, ya que son capaces de transportar cargamentos de cocaína de varias toneladas a lo largo de grandes distancias oceánicas con una huella visual y de radar considerablemente menor que la de las embarcaciones de superficie convencionales. Aunque se han producido algunas interceptaciones de buques semisumergibles en Costa Rica y Panamá, estas embarcaciones se dedican principalmente a rutas de largo recorrido hacia Guatemala, México, Estados Unidos, Europa o incluso Oceanía.
- **Los barcos pesqueros y los medios de transporte entre islas** ocupan una posición estructuralmente ambigua en el tráfico de cocaína en Centroamérica: su omnipresencia en las aguas costeras, su perfil operativo legítimo y su contacto habitual con costas remotas los convierten tanto en una tapadera ideal para el transporte de droga como en un medio a través del cual las redes delictivas reclutan o coaccionan a las comunidades pesqueras costeras para incorporarlas a la cadena de suministro del tráfico. Al mismo tiempo, los

barcos pesqueros también se utilizan para repostar botes rápidos o semisumergibles en alta mar, transportar otros bienes ilícitos y participar en actividades no reguladas, como la pesca ilegal, no regulada y no declarada.

- **Los yates y otras embarcaciones de recreo** son particularmente adecuados para las operaciones costeras del Pacífico, donde la geografía de Costa Rica y Panamá ofrece numerosos fondeaderos privados, puertos deportivos de pesca y grupos de islas en alta mar que proporcionan cobertura para las transferencias en el mar entre embarcaciones de suministro más grandes y embarcaciones costeras más pequeñas, sin necesidad de contacto con la infraestructura portuaria formal. Además, las embarcaciones de recreo también sirven como vector para el movimiento de efectivo, armas y otro contrabando junto con la cocaína, aprovechando el hecho de que las embarcaciones marítimas privadas reciben un escrutinio limitado de las autoridades aduaneras y de la guardia costera.
- **La aviación comercial** actúa como canal complementario para el tráfico de cocaína y especies silvestres en el corredor centroamericano, facilitando principalmente el traslado de envíos de pequeño volumen y gran valor, así como de mensajeros humanos, hacia los mercados de consumo europeos, y el estatus de Costa Rica como importante centro turístico internacional proporciona la cobertura estructural que hace que este método sea viable desde el punto de vista operativo.

ANÁLISIS POR PAÍSES

COSTA RICA

Costa Rica ha sido durante mucho tiempo un punto de transbordo de cocaína, aunque su papel ha ido evolucionando al ritmo de los cambios en las rutas comerciales mundiales y en la demanda de drogas. Las OTD colombianas comenzaron a enviar cocaína a través del país en la década de 1980, principalmente para abastecer a los Estados Unidos.

Durante décadas, Costa Rica funcionó en gran medida como una zona de tránsito pasivo. Las drogas se movían por su territorio con una participación limitada de los actores locales y relativamente poca violencia. Esta dinámica cambió en la década de 2010 a medida que aumentaba la producción de cocaína en Sudamérica y se expandía la demanda europea. El aumento del volumen de mercancías que transitan por Costa Rica, el crecimiento del mercado nacional y la conversión de Limón en un nodo clave del tráfico con destino a Europa se combinaron para crear incentivos que llevaron a los agentes locales a participar más directamente en el comercio.

A medida que aumentaban los beneficios, los grupos delictivos de Costa Rica ampliaron su control territorial sobre los mercados locales y las rutas de exportación, volviéndose cada vez más sofisticados y violentos. Las tasas de homicidios han aumentado considerablemente en los últimos años, alcanzando niveles récord mientras las autoridades se esfuerzan por contener las guerras territoriales entre las bandas de narcotraficantes.

La expansión del narcotráfico también ha tensado las instituciones políticas de Costa Rica, consideradas durante mucho tiempo como un modelo de resiliencia contra el crimen organizado en una región marcada por la corrupción. En 2025, las autoridades expusieron uno de los escándalos de corrupción relacionados con las drogas más importantes del país, que involucra a un exministro de seguridad acusado de colaborar con traficantes en toda América Latina.

CÓMO LAS REDES CRIMINALES DE COSTA RICA GANARON AUTONOMÍA EN EL NARCOTRÁFICO



Abril de 2026 | Fuente: Entrevistas de InSight Crime; Programa Estado de la Nación de Costa Rica.

El valor estratégico de Costa Rica en el tráfico de drogas radica en su geografía e infraestructura. Sus extensas costas del Pacífico y el Caribe son difíciles de monitorear, particularmente en ausencia de un ejército permanente, mientras que sus puertos atlánticos proporcionan acceso directo a los principales puntos de entrada de la UE.

Entre enero de 2019 y junio de 2024, el país ocupó el cuarto lugar entre los principales puntos de partida de la cocaína incautada en los puertos marítimos europeos, con más de 50 toneladas, según datos de EUDA.² El

puerto de Moín se ha convertido en una fuente importante de envíos con destino a los principales centros de distribución de la UE, como Amberes.

Las incautaciones de cocaína en Costa Rica alcanzaron su punto máximo en 2020, cuando las autoridades confiscaron un récord de 47,1 toneladas. Luego disminuyeron ligeramente antes de aumentar bruscamente en 2025, cuando las autoridades incautaron 46,5 toneladas, un aumento del 72,4% en comparación con el año 2024.³

2Agencia de la Unión Europea sobre Drogas , “Seaports: monitoring the EU’s floodgates for illicit drugs”, 25 de junio de 2025.

3 UNODC, “World Drug Report 2025: Drug Trafficking & Cultivation, Drug Seizures ”, 2026; Instituto Costarricense sobre Drogas, “Boletines Estadísticos ”, 2024-5.



REDES CRIMINALES

ACTORES NACIONALES

Las redes delictivas de Costa Rica, que antes desempeñaban un papel pasivo en el tráfico de cocaína, se han multiplicado y se han vuelto más sofisticadas a medida que han aumentado el consumo interno y el contrabando transnacional. Las autoridades estiman que ahora hay entre 100 y 300 bandas criminales en Costa Rica. La mayoría de ellas son pequeños grupos dedicados a la distribución de drogas a pequeña escala, aunque algunas se han fusionado en organizaciones más grandes capaces de coordinar envíos transatlánticos de cocaína.

Este cambio comenzó en la década de 2000, cuando las OTD transnacionales que movían cocaína a través de Costa Rica comenzaron a pagar a las redes locales en productos en lugar de efectivo a cambio de servicios de transporte y almacenamiento. A continuación, los grupos locales vendieron parte de esos ingresos en el mercado nacional, ampliando así su control territorial a medida que el consumo aumentaba a lo largo de la década de 2010.⁴

A medida que estos grupos crecían, la competencia se intensificaba. Los

enfrentamientos por el control del territorio y las rutas de tráfico han provocado un fuerte aumento de la violencia, lo que ha transformado a Costa Rica, que se autoproclamaba “refugio seguro”, en uno de los países más violentos de Centroamérica. En 2023, el país registró 907 homicidios, una tasa de 17,3 por cada 100.000 habitantes, la cifra más alta registrada.⁵ La violencia también se ha vuelto más específica y espantosa, con asesinatos por encargo, decapitaciones y desmembramientos relacionados con disputas entre grupos criminales.

Limón se ha convertido en un epicentro de violencia, ya que las bandas compiten por el control de los puntos de venta locales, conocidos como “búnkeres”, y el acceso a la infraestructura portuaria. La violencia también se ha extendido a otras áreas, incluido el puerto de Puntarenas, en el Pacífico, donde los traficantes han desplazado algunas operaciones en respuesta al aumento de la presión policial en el Caribe.

En este contexto, unas pocas redes de tráfico de drogas han absorbido a grupos más pequeños, formando estructuras más grandes y cohesionadas, capaces de controlar las rutas de exportación de cocaína a lo largo de la costa caribeña.

4 Programa Estado de la Nación de Costa Rica, “Seguridad ciudadana y violencia homicida”, 2024.

5 Juliana Manjarrés y Christopher Newton, “InSight Crime’s 2023 Homicide Round-Up”, InSight Crime, 21 de febrero de 2024.

PRINCIPALES REDES DE NARCOTRÁFICO EN COSTA RICA

CÁRTEL DEL CARIBE SUR

El Cártel del Caribe Sur es considerado el principal distribuidor de marihuana y cocaína del país. El grupo fue duramente golpeado por arrestos y operaciones antidrogas en 2025, aunque parece permanecer activo en el tráfico de drogas.

Presencia territorial

Opera a lo largo de las costas atlántica y pacífica de Costa Rica, con una presencia significativa en Limón.

Economías criminales

Contrabando nacional e internacional de drogas

Asesinatos por encargo

Tráfico de armas

Líderes

Luis Manuel Picado Grijalba
Alias “Shock”
Encarcelado en el Reino Unido.

Kevin Picado Grijalba
Alias “Noni”
Detenido en Costa Rica.

Tony Peña Russell
Presunto líder de una red independiente de sicarios, contratados para asesinar a líderes de bandas rivales.

Fuente: [insightcrime.org](#)

Cartel del Caribe Sur

El Cartel del Caribe Sur es considerado la primera organización criminal transnacional de Costa Rica. Antes de su aparición, el panorama criminal del país consistía en grupos fragmentados que cooperaban libremente para facilitar los envíos de cocaína a través de la costa caribeña.

Esta dinámica cambió cuando el narcotraficante costarricense Luis Manuel Picado Grijalba, alias “Shock”, buscó consolidar el control sobre las rutas de tráfico en Limón. Construyó una estructura más centralizada mediante el reclutamiento de traficantes y ejecutores, sentando las bases para un llamado

“megacartel” capaz de coordinar tanto las operaciones nacionales como los envíos internacionales. Entre los aliados destacados se encontraban Gilbert Bell Fernández, alias “Macho Coca”, y Edwin López Vega, alias “Pecho de Rata”, quienes operaban su propia infraestructura de tráfico en Limón y unieron fuerzas con Picado Grijalba.

Otra figura clave en esta expansión fue Tony Peña Russell, alias “Negro”, “La T” o “Tony”, quien dirigió un brazo armado con sede en el barrio Atlántida de Limón.⁶ Este grupo de sicarios atacó a líderes de grupos rivales que

6 José Adelio Murillo, “Peña Russell fungía como el brazo armado del Cártel del Caribe Sur: se les vincula con 78 asesinatos”, CR Hoy, 4 de noviembre de 2025.



se resistieron a la consolidación, eliminando competidores y afirmando el control sobre las rutas de tráfico hacia Europa y los Estados Unidos.

El grupo mantiene vínculos directos con las OTD en Colombia, particularmente en Nariño y Cauca.⁷ Estas relaciones le permiten obtener grandes cantidades de cocaína directamente de los proveedores, evitando intermediarios y fortaleciendo la posición del grupo dentro de la cadena de suministro transnacional.

7 Deborah Bonello y Ana Flores, “What’s Behind Costa Rica’s ‘First’ Transnational Criminal Organization?,” InSight Crime, 21 de noviembre de 2025; Departamento del Tesoro de los Estados Unidos, “Treasury Sanctions One of the Caribbean’s Largest Narcotics Traffickers and His Network”, 22 de enero de 2026.

La red transporta principalmente cocaína a través de rutas marítimas a Costa Rica, descargando envíos en puntos de desembarque del Pacífico como Osa, Puerto Jiménez y Golfito.⁸ Luego traslada la droga a almacenes en Puntarenas y el centro de Costa Rica, incluida la capital, San José, que sirven para el almacenamiento y la distribución local.⁹

El grupo opera múltiples rutas de exportación. Utiliza pequeñas embarcaciones para transportar los cargamentos hacia el norte, a otros países de Centroamérica, con drogas destinadas a Estados Unidos. La red también aprovecha su control territorial en Limón para infiltrarse en los puertos y enviar cocaína a Europa y Estados Unidos.¹⁰

El grupo ha sufrido recientemente una serie de reveses, empezando por la detención de Picado Grijalba en Londres en diciembre de 2024. Su hermano, Jordie Picado Grijalba, alias “Noni”, asumió el liderazgo, pero fue arrestado en Costa Rica en agosto de 2025. Más adelante ese mismo año, las autoridades pusieron en marcha una importante operación contra la red en Limón y San José, que se saldó con decenas de detenciones y la incautación de drogas y bienes.¹¹ Si bien algunos funcionarios costarricenses han afirmado que la organización fue desmantelada, algunos informes sugieren que elementos de la red continúan operando.¹²

8Departamento del Tesoro de los Estados Unidos, “Treasury Sanctions One of the Caribbean’s Largest Narcotics Traffickers and His Network”, 22 de enero de 2026.

9 Juan Fernando Lara Salas, “Alianzas en Colombia catapultaron al Cartel del Caribe Sur, según OFAC”, La Nación, 23 de enero de 2026.

10Departamento del Tesoro de los Estados Unidos, “Treasury Sanctions One of the Caribbean’s Largest Narcotics Traffickers and His Network”, 22 de enero de 2026.

11Departamento del Tesoro de los Estados Unidos, “Treasury Sanctions One of the Caribbean’s Largest Narcotics Traffickers and His Network”, 22 de enero de 2026.

12 Deborah Bonello and Ana Flores, “What’s Behind Costa Rica’s ‘First’ Transnational Criminal Organization?,” InSight Crime, 21 de noviembre de 2025.

PRINCIPALES REDES DE NARCOTRÁFICO EN COSTA RICA



LA “H”

Originaria del departamento de Olancho, en Honduras, la “H” se ha convertido en una de las redes de transbordo de drogas más prominentes de Costa Rica. Operando principalmente desde Limón, los vínculos del grupo conectan equipos de facilitadores nicaragüenses y costarricenses para gestionar envíos de drogas que se desplazan a lo largo de la costa caribeña.



Presencia Territorial

El grupo ha disputado territorio con el Cartel del Caribe Sur en Limón.



Economías Criminales

 Tráfico internacional de drogas

 Lavado de dinero



Líderes



Humberto Neftalí Rodríguez Wood

Nacional hondureño arrestado en Texas en 2024.

Fuente: insightcrime.org

La “H”

Originaria de Honduras, “La H” (también conocida como “Los Olanchos” u “Olancheros”) se ha convertido en una de las principales organizaciones implicadas en el tránsito de cocaína a través de Costa Rica. El grupo compite con otras redes, incluido el Cartel del Caribe Sur, por el control de los corredores estratégicos de tráfico.

“La H” opera una estructura escalonada en la que los líderes hondureños supervisan los envíos, reclutando facilitadores de Nicaragua y Costa Rica para gestionar la logística en el terreno. Estas subestructuras locales manejan el transporte terrestre, el almacenamiento, el acceso a armas de fuego y la contaminación de contenedores en Costa Rica.

El grupo negocia directamente con las AGC de Colombia para obtener cocaína. La red recibe cargamentos de droga transportados en lanchas rápidas desde la costa caribeña de Colombia y los traslada al puerto de Moín, su principal centro de operaciones.¹³ Los envíos se almacenan antes de su expedición a Estados Unidos y Europa. La banda también utiliza lanchas rápidas para transportar cocaína hacia el norte, hacia Honduras.

Aunque los líderes hondureños de la red no participan directamente en los envíos de droga, en ocasiones entran en territorio costarricense haciéndose pasar por refugiados de Nicaragua. Esta táctica limita la capacidad

13 José Adelio Murillo, “‘La H’: Violentos episodios involucran a la banda detrás del más reciente tiroteo en Limón”, CR Hoy, 17 de marzo de 2025; Natalia Vargas, “Así terminó el líder de ‘La H’, banda que desató la guerra por los puertos de Limón”, La Nación, 21 de octubre de 2025.

18 | EL PACCTO 2.0 | El corredor centroamericano: Cómo el mundo del hampa vincula las redes criminales con Europa

El corredor centroamericano: Cómo el mundo del hampa vincula las redes criminales con Europa | EL PACCTO 2.0 | 19

PRINCIPALES REDES DE NARCOTRÁFICO EN COSTA RICA



DIABLO

Diablo es buscado internacionalmente por trabajar con organizaciones de narcotráfico para transportar cargamentos de cocaína de varios cientos de kilogramos al extranjero. El exviceministro de Seguridad de Costa Rica, Celso Gamboa, ha sido vinculado a la red de Diablo y fue extraditado a Estados Unidos por cargos relacionados con drogas en marzo de 2026.



Presencia Territorial

Células vinculadas a Diablo operan en las 7 provincias de Costa Rica, con el tráfico concentrado en Limón.



Economías Criminales



Tráfico internacional de drogas



Lavado de dinero



Líderes



Alejandro Arias Monge
Alias "Diablo"

Prófugo buscado por las autoridades costarricenses y

Fuente: insightcrime.org

de las autoridades costarricenses para acceder a los identificadores personales que se encuentran en registros extranjeros, incluidas fotografías, huellas dactilares y detalles biográficos como el lugar de nacimiento y el país de residencia, lo que hace que sea más difícil rastrearlos.

Aunque el presunto líder del grupo, Humberto Neftalí Rodríguez Wood, fue arrestado en Texas a finales de 2024, La “H” continúa operando en Costa Rica. Algunos de los líderes de segundo nivel de la red han tomado el relevo, con figuras como Ronald Desmond Bonwon Bodden, alias «Manillo» o «Ratón», que dirigen las operaciones desde países vecinos como Nicaragua.

Diablo

Alejandro Arias Monge, alias “Diablo”, es uno de los fugitivos más buscados de Costa Rica. El presunto narcotraficante tiene órdenes de detención en Costa Rica y en Estados Unidos por tráfico de drogas, homicidio y blanqueo de capitales. La DEA y las autoridades costarricenses han identificado células criminales vinculadas a Arias Monge en las siete provincias de Costa Rica.¹⁴

Diablo lidera una organización criminal transnacional que se abastece de cocaína en Colombia y traslada cargamentos de Costa Rica a los Estados Unidos a través de Honduras,

14 Departamento de Estado de los Estados Unidos, “Alejandro Arias Monge,” Transnational Organized Crime Rewards Program, 30 de abril de 2025.

Guatemala y México. Si bien la mayoría de los flujos parecen dirigidos a los Estados Unidos, las redes de Diablo también han colaborado con OTD y funcionarios corruptos involucrados en envíos de cocaína a Europa a través del puerto de Moín.

Entre ellos se encuentran Edwin López Vega y Gilbert Bell Fernández, miembros del Cartel del Caribe Sur, ambos sancionados por el Tesoro de EE. UU. por su participación en el tráfico de drogas en Limón. Las autoridades¹⁵ costarricenses también dicen que el grupo ha asegurado parte de su suministro de drogas a través de vínculos con el Cartel del Caribe Sur.¹⁶

La red de Diablo también colaboró con el exministro de Seguridad Pública de Costa Rica, Celso Gamboa Sánchez. Los fiscales estadounidenses acusan al Sr. Gamboa de vender información confidencial a los principales traficantes, incluido Diablo, y de sobornar a funcionarios estatales para facilitar los envíos de cocaína desde Colombia a través de Costa Rica a los Estados Unidos y Europa.¹⁷ Las autoridades estadounidenses también han identificado al exministro como coordinador de una red regional de narcotráfico vinculada a las AGC de Colombia y al Cartel de Sinaloa de México.

La detención de Gamboa y su posterior extradición a Estados Unidos en 2025 supusieron uno de los casos de corrupción relacionados con el narcotráfico más sonados de Costa Rica, lo que puso de manifiesto hasta qué punto el crimen organizado se ha infiltrado en las instituciones estatales.

Redes más pequeñas

Además de los grupos de tráfico ya consolidados, Costa Rica alberga redes

15 SwissInfo, “EE.UU. pone en evidencia a red de narcotráfico que incluye a un exministro en Costa Rica”, 18 de agosto de 2025; Departamento del Tesoro de los Estados Unidos, “Treasury Sanctions Notorious Costa Rican Narcotrafickers”, 18 de agosto de 2025.

16 José Adelio Murillo, “Cartel del Caribe Sur comandado por ‘Shock’ y ‘Noni’ abastecía de droga a Diablo, criminal más buscado del país”, CR Hoy, 4 de noviembre de 2025.

17 Departamento del Tesoro de los Estados Unidos, “Treasury Sanctions Notorious Costa Rican Narcotrafickers”, 18 de agosto de 2025.

más pequeñas y menos visibles formadas por personas que trabajan en el sector del transporte marítimo y que se aprovechan de su acceso profesional para transportar cocaína a Europa. Estos grupos son discretos y pueden estar formados por tan solo cinco miembros, por lo que a menudo no alcanzan el umbral necesario para que las autoridades los sometan a un perfilado sistemático. Por lo general, compran pequeñas cantidades de cocaína (a menudo entre 20 y 30 kilogramos) a proveedores locales, como pescadores, y luego recurren a sus contactos en el sector y a empresas ficticias para introducir estos envíos en contenedores con destino a Europa.

GRUPOS COLOMBIANOS

Autodefensas Gaitanistas de Colombia (AGC)

Las Autodefensas Gaitanistas de Colombia (AGC), también conocidas como Gaitanistas o Clan del Golfo, operan rutas de drogas a través de Costa Rica, aprovechando su control de los corredores marítimos entre Colombia y América Central. Como uno de los principales proveedores de cocaína de Europa, el grupo se encuentra en una posición idónea para aprovechar el creciente papel de Costa Rica como centro de transbordo.

Las AGC trasladan cocaína desde Colombia hasta la costa del Pacífico de Costa Rica utilizando lanchas rápidas y embarcaciones pesqueras. A continuación, los envíos se transportan por todo el país hasta la costa caribeña, donde se incorporan a la carga en contenedores para su posterior envío a Europa. En lugar de establecer una presencia permanente en Centroamérica, el grupo colabora con actores criminales en Panamá, Costa Rica y la República Dominicana, incluida La “H”, para coordinar el suministro y la logística.¹⁸

18 Álvaro Sánchez, “(VIDEO) Investigaciones revelan vínculos de mafia italiana en envíos de droga desde Costa Rica a Europa”, CR Hoy, 24 de diciembre de 2025.

20 | EL PACCTO 2.0 | El corredor centroamericano: Cómo el mundo del hampa vincula las redes criminales con Europa

El corredor centroamericano: Cómo el mundo del hampa vincula las redes criminales con Europa | EL PACCTO 2.0 | 21



GRUPOS MEXICANOS

Los principales grupos delictivos mexicanos utilizan Costa Rica como punto de transbordo para la cocaína que se transporta hacia el norte a través de Centroamérica. En lugar de establecer una presencia permanente, suelen subcontratar redes logísticas locales para transportar los envíos desde Costa Rica a México. Aunque su objetivo principal es abastecer al mercado estadounidense, también hay indicios de que participan en envíos con destino a la UE.

Cartel Jalisco Nueva Generación

El Cartel Jalisco Nueva Generación (CJNG) ha sido un actor importante en la expansión de Costa Rica como centro de tráfico hacia la UE, según informes de prensa de Costa Rica.¹⁹ El grupo coordina los envíos desde Colombia y Ecuador utilizando lanchas rápidas, semisumergibles y aviones pequeños. Una vez en Costa Rica, los operadores vinculados al CJNG reclutan a colaboradores locales para introducir mercancía de contrabando en los contenedores, que posteriormente se envían a Europa cruzando el Atlántico. En noviembre de 2025, la policía española desarticuló una presunta facción del CJNG que operaba en España y que estaba vinculada a un alijo de cocaína enviado desde Costa Rica dentro de un contenedor de maquinaria industrial.²⁰

Cartel de Sinaloa

El Cartel de Sinaloa también utiliza Costa Rica como punto de transbordo para la cocaína que se traslada a los Estados Unidos a través de rutas terrestres, marítimas y aéreas. En abril de 2025, las autoridades incautaron 840 kilogramos de cocaína y más de 12.000 dólares estadounidenses a bordo de un yate en Quepos, Puntarenas, vinculado a la organización.²¹ Además, según se ha informado, el grupo ha utilizado Costa

19 Ibid.
20 Juana Viudez, "Authorities dismantle Jalisco New Generation Cartel's 'office' in Spain", El País, 18 de noviembre de 2025.
21 Daniel Córdoba, "Ticos daban combustible a aeronaves del Cartel de Sinaloa que salían desde Colombia y Ecuador", CR Hoy, 9 de abril de 2026.

Rica como escala para pequeñas aeronaves procedentes de Colombia y Ecuador, que repostan combustible antes de continuar su viaje hacia México y Estados Unidos.²² En 2025, tres costarricenses fueron arrestados bajo sospecha de proporcionar combustible y prestar servicios de seguridad en pistas de aterrizaje clandestinas en Guanacaste.²³

No hay pruebas claras de la implicación del Cartel de Sinaloa en los envíos de cocaína con destino a la UE a través de Costa Rica, aunque las autoridades de Francia y España han desarticulado redes delictivas con presuntos vínculos con dicho grupo.

ACTORES EUROPEOS

Los actores criminales europeos no parecen mantener una presencia operativa consistente en Costa Rica. Más bien, dependen de actores locales con conocimiento de las operaciones portuarias y control sobre las rutas de contrabando. Sin embargo, sus esfuerzos para satisfacer la creciente demanda en Europa han contribuido a que Costa Rica se convierta en un centro de transbordo.

Los corredores europeos, incluidos los traficantes franceses, balcánicos, húngaros, italianos y holandeses, viajan a Costa Rica para coordinar los envíos transatlánticos.

Mafias italianas

Las redes criminales italianas han utilizado Costa Rica como punto de transbordo de cocaína, marihuana y metanfetaminas, a menudo operando junto a grupos como el CJNG y las AGC²⁴ y proveedores sudamericanos para coordinar los envíos de cocaína, a veces trabajando con facilitadores locales.

Grupos como la 'Ndrangheta y la Camorra

22 Ibid.
23 Daniel Córdoba, "Ticos daban combustible a aeronaves del Cartel de Sinaloa que salían desde Colombia y Ecuador", CR Hoy, 9 de abril de 2026; SwissInfo, "Decomisan en Costa Rica 400 kilos de cocaína vinculados al cartel de Sinaloa", 11 de diciembre de 2025.
24 Álvaro Sánchez, "Investigaciones revelan vínculos de mafia italiana en envíos de droga desde Costa Rica a Europa", CR Hoy, 24 de diciembre de 2025.



se han relacionado con el tránsito de cocaína desde Costa Rica a Europa.²⁵ En 2020, las autoridades arrestaron a un miembro del clan 'Ndrangheta Bellocco en Costa Rica. La banda importaba cocaína sudamericana a Italia por vía marítima, incluidos envíos procedentes de Costa Rica, y contaba con agentes que viajaban a los países proveedores para coordinar la logística.²⁶

Mafia de los Balcanes

Los grupos criminales de los Balcanes también han sido vinculados al tráfico de cocaína a través de Costa Rica, aunque no parecen mantener una presencia permanente en el país. En 2019, la "Operación Familia" de Interpol desmanteló una red balcánica implicada en el tráfico de cocaína a gran escala desde Sudamérica hacia Europa mediante aviones privados. Investigaciones paralelas identificaron conexiones entre el grupo y asociados criminales que operan en múltiples países, incluido Costa Rica.²⁷

25 James Bargent, "Salvatore Ponzo and the Italian Mafia's Infiltration of Costa Rica", InSight Crime, 6 de octubre de 2020; Álvaro Sánchez, "Investigaciones revelan vínculos de mafia italiana en envíos de droga desde Costa Rica a Europa", CR Hoy, 24 de diciembre de 2025.
26 Interpol, "Fugitives arrested in I-CAN global anti-mafia operation", 23 de julio de 2020.
27 Europol, "Balkan cartel trafficking cocaine around the globe in private planes busted", 25 de julio de 2019.

ACTIVIDADES ILÍCITAS: CORREDORES DE NARCOTRÁFICO

ROUTAS DE SUDAMÉRICA A COSTA RICA

Los envíos de cocaína desde Sudamérica llegan principalmente a Costa Rica a través de las rutas marítimas del Pacífico y el Caribe. Los traficantes aprovechan la extensa costa del país para acceder a lugares de desembarque remotos, desde donde las drogas se transportan hacia el interior a través de corredores fluviales y terrestres.

Las OTD sudamericanas utilizan lanchas rápidas, barcos pesqueros y buques de carga para transportar cocaína a Costa Rica a través de las rutas marítimas del Caribe y del Pacífico.²⁸ En el caso de los envíos con destino a la UE, los traficantes suelen preferir las rutas caribeñas que llegan a Limón, ya que los puertos de esta ciudad ofrecen acceso directo a las rutas marítimas transatlánticas.

Ruta marítima del Caribe

En la costa caribeña, la cocaína se transporta principalmente en lanchas rápidas que parten de Colombia y cuya operación está coordinada por las OTD colombianas. La provincia de Limón sirve como un punto de aterrizaje clave en la costa caribeña de Costa Rica y está conectada al sistema de canales de Tortuguero, una red de vías fluviales que atraviesa el Refugio de Vida Silvestre Barra del Colorado hasta la frontera con Nicaragua. Estos canales se utilizan para transportar cargamentos de droga hacia el interior del país.²⁹

La cocaína suele llegar en pequeñas embarcaciones, especialmente en lanchas rápidas que descargan cocaína en playas aisladas cerca de los puertos de Limón. Cuando las autoridades interceptan o persiguen estas embarcaciones, los traficantes suelen

tirar la carga por la borda para evitar que sea incautada, dejando paquetes de cocaína a la deriva en aguas costeras. Esto ha dado lugar a una dinámica secundaria en la que los pescadores locales recuperan paquetes flotantes y los llevan a tierra. Estos paquetes se venden a intermediarios que coordinan el envío a los mercados europeos. Es posible que algunos vertidos marítimos sean deliberados, ya que los traficantes aprovechan las corrientes y las mareas para que los paquetes lleguen a la costa costarricense, aunque esta práctica sigue siendo difícil de verificar.

Ruta marítima del Pacífico

Los barcos pesqueros y las lanchas rápidas son los principales medios utilizados para transportar cocaína desde la costa pacífica de Sudamérica hasta Costa Rica. Las organizaciones criminales³⁰ colombianas a menudo orquestan estos envíos. El corredor del Pacífico representa aproximadamente el 70% de la cocaína que entra en Costa Rica. A lo largo de la costa del Pacífico del país, los densos ecosistemas de manglares, vinculados a las redes fluviales, sirven de cobertura para los envíos de cocaína y su transporte hacia el interior, lo que complica las labores de interceptación.³¹

Los narcotraficantes también han utilizado semisumergibles para transportar cocaína hacia el norte a través de las aguas del Pacífico, aunque estas embarcaciones suelen dirigirse a México y no hacen escalas en Costa Rica. En 2024, las autoridades costarricenses interceptaron una embarcación semisumergible que transportaba 2 toneladas de cocaína, aunque este tipo de incautación es poco común.³²

La provincia de Puntarenas, en la costa del Pacífico, se convirtió en un punto clave para las incautaciones de cocaína a finales de



28 Álvaro Sánchez, "Investigaciones revelan vínculos de mafia italiana en envíos de droga desde Costa Rica a Europa", CR Hoy, 24 de diciembre de 2025.

29 María Fernanda Ramírez, "Port of Limón Has Become Costa Rica's Drug Trafficking Epicenter", InSight Crime, 15 de abril de 2020.

30 Maria Abi-Habib, "How a Tourist Paradise Became a Drug-Trafficking Magnet", New York Times, 15 September 2024, Reuters, "Costa Rica seizes 4.3 tons of Colombian cocaine, 2nd-biggest bust in its history", 18 de julio de 2021.

31 Ibid.

32 AFP Español, "Costa Rica intercepta semisumergible con dos toneladas de cocaína", YouTube, 12 de agosto de 2024.

2024, cuando los grupos de narcotraficantes trasladaron sus operaciones a la zona para eludir las medidas de interceptación en el Caribe.³³ La provincia de Guanacaste también ha sido identificada como punto de llegada de cargamentos de cocaína que se envían a playas y ensenadas costeras.³⁴

La cocaína también se introduce de contrabando entre la carga legítima de los buques portacontenedores que partan de la costa pacífica de Sudamérica con destino a puertos costarricenses, como Caldera y Moín, antes de su posterior envío a Europa. Entre las incautaciones más destacadas se encuentra un alijo de 780 kilogramos de cocaína oculto en sal refinada, enviado desde Cartagena a Moín. Las autoridades también han interceptado cargamentos contaminados enviados desde Ecuador a Costa Rica, entre ellos más de una tonelada de cocaína incautada en Moín en un buque de carga con destino a Finlandia.³⁵

Rutas aéreas

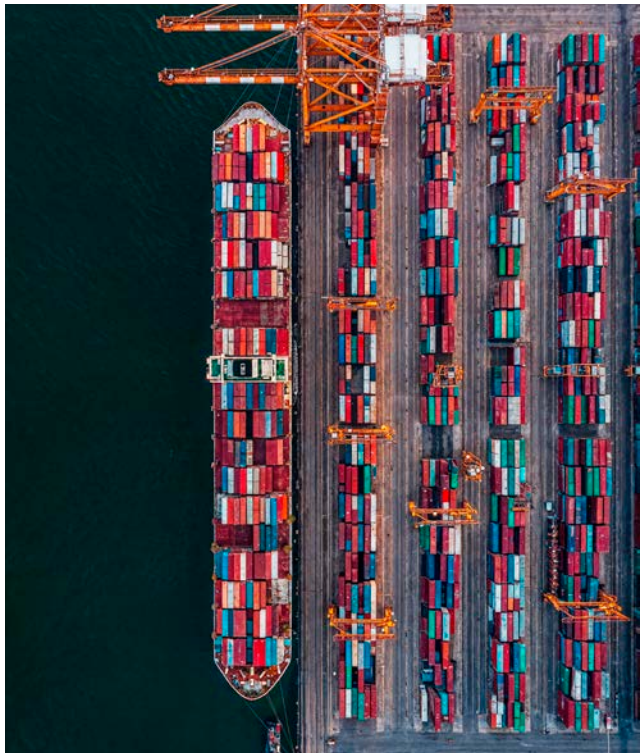
Los traficantes también utilizan aviones para introducir de contrabando drogas, dinero en efectivo y armas en Costa Rica, mediante vuelos ilegales que parten de Colombia y Venezuela. Los aviones que transportan droga suelen aterrizar en pistas de aterrizaje clandestinas en las provincias caribeñas de Costa Rica, aunque también se han identificado lugares de este tipo en la región del Pacífico y en el sur del país. En algunos casos, los pilotos de los aviones que transportan droga descargan la cocaína en alta mar para que la recojan los pescadores locales.

El contrabando también se lleva a cabo a través de la aviación comercial. En el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría de San José, las autoridades interceptan

habitualmente envíos de pequeño volumen — por lo general, de menos de 100 kilogramos— en vuelos internacionales. También se recurre a mensajeros humanos para ocultar cocaína en el interior de su cuerpo o en el equipaje. El estatus de ³⁶ Costa Rica como importante centro turístico facilita esta actividad, ya que los traficantes se aprovechan de los vuelos directos a destinos europeos, entre ellos España, los Países Bajos, Alemania y el Reino Unido. Además de sus tres aeropuertos internacionales, el país cuenta con más de 106 pistas de aterrizaje registradas en todo el territorio, que sirven principalmente para fines de aviación privada, turismo y agricultura.³⁷ Más de 60 de ellas están registradas oficialmente solo en las provincias de Guanacaste y Puntarenas, en la costa del Pacífico. Estas pistas de aterrizaje suelen consistir en pistas situadas en espacios abiertos, con instalaciones de seguridad limitadas o inexistentes, lo que crea condiciones propicias para actividades de tráfico aéreo ilícito, incluidos los desplazamientos nacionales o el tránsito regional.

Rutas terrestres

Los grupos delictivos también aprovechan la red de carreteras de Centroamérica para introducir de contrabando cantidades más pequeñas —normalmente menos de una tonelada de cocaína— en Costa Rica a través de su frontera sur con Panamá. Los traficantes ocultan drogas en los compartimentos ocultos de camiones, automóviles e incluso ambulancias para evitar ser detectados. Una vez cruzada la frontera, la mayor parte de la cocaína se almacena en naves repartidas por toda Costa Rica antes de ser transportada por carretera hasta los puertos para su posterior envío.³⁸ Una pequeña parte se destina al consumo local.



RUTAS DE COSTA RICA A EUROPA

Desde los puntos de entrada costeros y la frontera sur con Panamá, la cocaína destinada a Europa se transporta hacia los principales centros de exportación, en particular los puertos de Limón y Moín. Las mercancías transportadas por vía marítima se transportan por tierra antes de llegar a lugares de almacenamiento, como almacenes y explotaciones agrícolas, o de continuar por tierra directamente hasta los puertos de embarque.

Puntos de recepción

Los cargamentos de cocaína que se envían desde Costa Rica o que transitan por este país llegan a puertos de toda Europa, siendo sus principales destinos los Países Bajos, Bélgica, España, Italia y Alemania.³⁹

Los traficantes suelen centrar sus actividades en los principales centros logísticos que gestionan grandes volúmenes de

importaciones procedentes de América Latina. Por ejemplo, Algeciras actúa como punto de entrada debido a su papel en la importación de fruta procedente de la región. A finales de 2025, las autoridades españolas incautaron más de 2 toneladas de cocaína ocultas en un cargamento de piña procedente de Costa Rica en el puerto.⁴⁰

Una operación de Interpol llevada a cabo en 2025 contra una red de tráfico de drogas que transportaba cocaína a través de Costa Rica dio lugar a la incautación de 5,4 toneladas en varios países, entre ellos Bélgica, España, Portugal, Alemania y los Países Bajos.⁴¹ Este caso puso de manifiesto cómo las redes distribuyen los envíos a través de varios puntos de entrada para reducir el riesgo.

Los traficantes también han cambiado su estrategia y se han centrado en puertos europeos secundarios, donde es posible que se sometan a un control menos riguroso los cargamentos de droga enviados desde Costa Rica o que pasan por allí. En mayo de 2025, por ejemplo, las autoridades incautaron más de 1 tonelada de cocaína en Moín en un contenedor procedente de Ecuador y con destino a Finlandia, así como un envío más pequeño con destino a Bulgaria.⁴²

RUTAS ALTERNATIVAS

Aunque Costa Rica se ha convertido en un importante punto de transbordo para la cocaína destinada a la UE, siguen produciéndose flujos significativos hacia Estados Unidos, su mercado final histórico. Los envíos con destino a los EE. UU. transitan por Costa Rica a través de rutas terrestres y marítimas. Por tierra, los grupos delictivos utilizan camiones de mercancías y vehículos con compartimentos ocultos para transportar cocaína hacia el norte por la Carretera

33 Marina Cavalari, Alicia Florez, Juliana Manjarrés y Christopher Newton, “InSight Crime’s 2024 Cocaine Seizure Round-Up”, InSight Crime, 7 de mayo de 2025.
34 Tico Times, “US Bases Proposed in Limón, Puntarenas and Guanacaste to Target Drug Traffickers”, 26 de febrero de 2026.
35 Mauricio León, “Decomisan más de una tonelada de cocaína oculta dentro de contenedor que iba hacia Finlandia”, CR Hoy, 6 de mayo de 2025.

36 Daniel Quesada Artavia, “Trasiego de drogas vía aérea: ¿Qué entra y sale del aeropuerto Juan Santamaría?” Procuraduría General de la República de Costa Rica, 22 de noviembre de 2022.
37 Aeropuerto Cobano, “AEROPUERTOS Y AERÓDROMOS DE COSTA RICA”, 15 de enero de 2023.
38 Departamento del Tesoro de los Estados Unidos, “Treasury Sanctions One of the Caribbean’s Largest Narcotics Traffickers and His Network”, 22 de enero de 2026.

39 Álvaro Sánchez, “Investigaciones revelan vínculos de mafia italiana en envíos de droga desde Costa Rica a Europa”, CR Hoy, 24 de diciembre de 2025; Europol, “Frozen yucca, hidden cocaine: drug route from Costa Rica to Europe dismantled”, 12 de junio de 2025.

40 Tico Times, “Cocaine Seizure in Spain Traces Back to Costa Rican Pineapples”, 31 de diciembre de 2025.
41 Europol, “Frozen yucca, hidden cocaine: drug route from Costa Rica to Europe dismantled”, 12 de junio de 2025.
42 SwissInfo, “Costa Rica decomisa 50 kilos de cocaína oculta en contenedor con destino a Bulgaria”, 16 de marzo de 2025; Mauricio León, “Decomisan más de una tonelada de cocaína oculta dentro de contenedor que iba hacia Finlandia”, CR Hoy, 6 de mayo de 2025.

Panamericana hasta Nicaragua, y continúan su ruta a través de Honduras, El Salvador y Guatemala antes de llegar a México. Desde allí, las organizaciones criminales mexicanas se hacen con el control de los corredores terrestres para transportar cocaína a Estados Unidos con fines de distribución. En el caso de los envíos marítimos, los traficantes utilizan barcos pesqueros y otras embarcaciones pequeñas para transportar la cocaína hacia el norte a lo largo de aguas costeras con escasa vigilancia. Estos cargamentos suelen hacer paradas temporales en zonas costeras remotas para su almacenamiento antes de continuar por mar o por tierra hacia México, donde las organizaciones mexicanas de tráfico de drogas los integran en las redes de tráfico ya existentes.

ACTIVIDADES ILÍCITAS: DELITOS CONTRA EL MEDIO AMBIENTE

Las redes del crimen organizado costarricense participan activamente en la minería ilegal, la deforestación y el tráfico ilegal de madera, el tráfico de vida silvestre, la pesca ilegal y la contaminación, aunque las operaciones siguen siendo de menor escala en comparación con las de la Amazonía.

La minería ilegal se concentra en dos áreas principales. Por un lado, a lo largo de la frontera Costa Rica–Nicaragua, particularmente en zonas como Crucitas en la provincia de San Carlos. Los mineros extraen oro a través de zanjales, túneles y pozos abiertos en terrenos boscosos y montañosos, lo que contribuye a la deforestación y la contaminación ambiental. El aumento de los precios mundiales del oro, los cuales superaron los 5.200 dólares estadounidenses por onza troy en febrero de 2026, ha coincidido con noticias sobre la expansión y el uso de técnicas de extracción más avanzadas en el norte de Costa Rica.⁴³

Por otro lado, se ha informado de una importante actividad de minería ilegal en el área del

Parque Nacional Corcovado, en la provincia sureña de Puntarenas. En estas zonas, las redes involucradas en el tráfico de drogas, que utilizan playas remotas y senderos de la selva para el contrabando de cocaína, también se dedican a la minería ilegal, utilizándola como un mecanismo para blanquear ganancias ilícitas.⁴⁴ Los beneficios obtenidos del tráfico de drogas han permitido a los mineros locales, a menudo procedentes de comunidades con bajos ingresos, invertir en equipos más avanzados, como detectores de metales y teléfonos por satélite.

La coincidencia no es casual. Los beneficios del narcotráfico se han reinvertido en equipamiento minero, como detectores de metales, bombas hidráulicas y sistemas de comunicación por satélite, mientras que el oro sirve, a su vez, como vehículo para blanquear los ingresos del narcotráfico y reincorporarlos a la economía formal.

La deforestación ilegal representa un problema estructural en Costa Rica con profundas raíces económicas e institucionales. En julio de 2025, las autoridades costarricenses lanzaron un Sistema Nacional de Trazabilidad para rastrear la madera a través de toda la cadena de producción y verificar que su origen sea legal y sostenible.⁴⁵ El sistema fue diseñado para abordar una crisis de tala grave y generalizada, con impactos particularmente agudos documentados en los corredores biológicos que conectan el Parque Nacional Braulio Carrillo con las tierras bajas del Caribe, una zona de valor ecológico excepcional que ha enfrentado una presión sostenida por la expansión agrícola y la extracción ilegal. Entre 2023 y 2024, el sistema de tramitación de denuncias del SINAC recibió más de 7.200 denuncias de delitos medioambientales en un solo año, siendo la tala ilegal la categoría más numerosa, con 2.600 denuncias.⁴⁶ Sin embargo, las denuncias rara vez se traducen en investigaciones formales, y aún más raramente en condenas, lo que pone

44 Parker Asmann, “Cocaine and Gold: The Battle to Protect Costa Rica’s Corcovado National Park”, InSight Crime, 15 de abril de 2026.
45 Tico Times, “Costa Rica Launches Traceability System to Tackle illegal logging”, 24 de julio de 2025.
46 Tico Times, “Costa Rica Faces Growing Outrage Over Illegal Logging in Sarapiquí”, 11 de abril de 2026.

de manifiesto una brecha persistente entre las infracciones denunciadas y la respuesta institucional.

Según el fiscal medioambiental Luis Diego Hernández, el principal factor estructural que impulsa la deforestación es la expansión de los monocultivos —plantaciones de piña, plátano y palma—, que desplaza a los pequeños agricultores y empuja a los taladores ilegales a adentrarse cada vez más en las zonas de bosque primario a medida que avanza la frontera agrícola. Esta dinámica es particularmente visible en la región de Sarapiquí, donde la indignación de la comunidad por la tala ilegal se intensificó a principios de 2026, y donde la superposición entre la expansión agroindustrial, el acaparamiento de tierras y la actividad delictiva organizada en la extracción de madera se ha vuelto cada vez más difícil de desentrañar.

Al igual que en Panamá, la especie maderera más buscada y traficada por las redes internacionales de contrabando de madera es el cocobolo (*Dalbergia retusa*), cuyo valor de mercado puede oscilar entre 30.000 y 40.000 dólares estadounidenses por contenedor de transporte. La identificación es relativamente sencilla una vez que la madera ha sido recién cortada, ya que exhibe una coloración rojiza muy distintiva. Sin embargo, los grupos criminales a menudo permiten que la madera se seque durante varias semanas para que pierda parte de esta coloración, al menos en la superficie. El color característico reaparece una vez cortada y procesada la madera.

La deforestación ilegal en Costa Rica también se ha relacionado con el tráfico ilícito de ganado, que los grupos del crimen organizado han explotado como un mecanismo de blanqueo de capitales. Entre 2019 y 2024, la Policía de Investigación Judicial (OIJ) incautó más de 3.700 cabezas de ganado con un valor combinado estimado de 2.084 millones de colones costarricenses (aproximadamente 4,5 millones de dólares estadounidenses). Un caso investigado en 2023 puso de manifiesto la capacidad de una sola red delictiva para blanquear aproximadamente 1,5 millones de dólares estadounidenses mediante

la adquisición, la cría y la venta de ganado.⁴⁷ En febrero de 2026, el Instituto Costarricense sobre Drogas (ICD) presentó dos propuestas de reforma legislativa ante la Asamblea Legislativa, buscando abordar las lagunas legales que han permitido a las organizaciones criminales explotar el sector ganadero para obtener ganancias financieras ilícitas.⁴⁸

Costa Rica es uno de los países con mayor biodiversidad del mundo, y sus políticas de protección se encuentran entre las más sólidas a nivel mundial. Sin embargo, las autoridades policiales y judiciales se enfrentan a una escasez crónica de recursos para investigar el tráfico nacional e internacional de vida silvestre. Los guacamayos escarlata (*Ara macao*) y los guacamayo verde mayor (*Ara ambiguus*), las ranas venenosas (familia *Dendrobatidae*), las mariposas morfo azul (*Morpho helenor narcissus*), los monos ardilla centroamericanos (*Saimiri oerstedii*) y los escarabajos joya (*Chrysina spp.*) se encuentran entre los más de 1.000 animales salvajes extraídos ilegalmente de Costa Rica cada año, aunque se cree que la cifra real es considerablemente mayor.⁴⁹

Una parte del tráfico internacional de insectos y fauna silvestre, principalmente ejemplares vivos, aunque también se encuentran ejemplares disecados, se realiza por vía aérea a través del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría. Los envíos se ocultan en el equipaje de mano o se sujetan al cuerpo de los transportistas, un método que se utiliza sobre todo para transportar aves vivas y huevos. Según el Ministerio Público de Costa Rica, una sola maleta de mano puede contener entre 3.000 y 5.000 insectos. Las muestras individuales se pueden vender por entre 7 y 20 dólares estadounidenses en los Estados Unidos, Canadá o Europa.⁵⁰

47 Mundoacr, “El ganado y el lavado de dinero en Costa Rica”, 14 de julio de 2025.
48 Vinicio Chacón Soto, “ICD pide aprobar dos leyes para controlar mejor el lavado de dinero: se movieron millones de dólares en trasiego de ganado sin justificación”, Seminario Universidad, 26 de febrero de 2026
49 Ministerio Público de Costa Rica, “More than 1,000 wild animals are trafficked each year in Costa Rica”, noticias judiciales, 4 de marzo de 2026.
50 Mariana Valladares, “Illegal Trade and Plundering of Insects: How Common Is It and How Does It Affect the Environment?”, Teletica, 1 de junio de 2026.

EL NARCOTRÁFICO DE COCAÍNA SE EXTIENDE HACIA LA MINERÍA ILEGAL EN EL SUR DE COSTA RICA

Abril de 2026 | Fuente: Mongabay, SINAC y trabajo de campo de InSight Crime



La corrupción es un elemento clave en la cadena que vincula y facilita el delito ambiental con los grupos criminales y sus redes internacionales. pesar de la reputación de Costa Rica como líder regional en materia de conservación medioambiental, con más del 25% de su territorio bajo régimen de protección, los organismos encargados de hacer cumplir la legislación medioambiental, así como de investigar y perseguir los delitos medioambientales, operan con recursos limitados, salarios bajos, una

supervisión escasa y un aislamiento a nivel local, condiciones que crean un caldo de cultivo perfecto para la corrupción y la infiltración de la delincuencia. Por ejemplo, el Sistema Nacional de Áreas de Conservación (SINAC), que es responsable de gestionar áreas protegidas como el Parque Nacional Corcovado y el corredor Crucitas, se ha enfrentado a repetidas investigaciones internas sobre la complicidad de los guardabosques con los mineros ilegales y los traficantes de vida silvestre; al parecer, algunos

agentes habrían aceptado pagos a cambio de hacer la vista gorda ante las actividades de extracción o de avisar a las redes delictivas antes de las operaciones.⁵¹

En agosto de 2025, la Contraloría General publicó una auditoría condenatoria del SINAC, informe DFOE-SOS-IAD-00004-2025, que encontró que el 81% de los permisos forestales analizados en 2024 no cumplían con al menos un requisito legal obligatorio, y el 83% presentaba deficiencias en los controles técnicos o la gestión documental.⁵²

RUTAS DE TRÁFICO Y PUNTOS DE ACCESO

Crucitas y zona norte. El oro extraído ilegalmente a menudo se traslada a Nicaragua, donde se vende a través de intermediarios vinculados a compradores extranjeros, incluidas empresas chinas, que también se pueden ver en diferentes partes de la Amazonía, especialmente Surinam y Perú, para proporcionar equipos a los mineros locales y para lavar oro ilegal. Estos flujos se ven facilitados por la débil capacidad de aplicación en regiones fronterizas remotas y la limitada coordinación transfronteriza entre Costa Rica y Nicaragua, que los grupos criminales explotan para sostener las operaciones de extracción y exportación.⁵³

El Pacífico Sur y la península de Osa. El oro extraído ilegalmente, así como la fauna silvestre y la madera, también se transportan hacia el sur, a Panamá, antes de incorporarse a las cadenas internacionales de comercialización de materias primas. Aunque las rutas pueden cambiar una vez en Panamá. La madera se dirige a la costa atlántica, mientras que la vida silvestre puede salir de Panamá a través de su aeropuerto internacional o también a través de los puertos del Pacífico y el Atlántico.

51 Juan Fernando Lara Salas, "Fiscalía alerta de posible corrupción en Sinac por irregularidades en centros privados de manejo de vida silvestre", La Nación, 1 de octubre de 2020.
52 Tico Times, "Costa Rica Faces Growing Outrage Over Illegal Logging in Sarapiquí", 11 de abril de 2026.
53 Yeryis Salas, "Minería ilegal se especializó y se expandió afuera de Crucitas, alertó Mario Zamora a diputados", La Nación, 16 de febrero de 2026; Álvaro Murillo, "Illegal gold mining is rampant on Nicaragua-Costa Rica border, fueled by China's voracious appetite", El País, 18 de marzo de 2026.

Aeropuertos y puertos costeros (Limón y Puntarenas). La fauna silvestre suele pasar por el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría de San José y por el puerto de Limón, ya sea en contenedores de carga o transportada por mensajeros particulares en el caso de los animales vivos. Los productos derivados de la fauna silvestre acaban finalmente en Europa, principalmente en Alemania y la República Checa, así como en los mercados asiáticos y estadounidenses.

PANAMÁ

El panorama delictivo de Panamá está controlado por dos facciones nacionales dominantes: Bagdad y Calor Calor. Ambas surgieron como bandas callejeras en las décadas de los noventa y los dos mil y se convirtieron en sofisticadas organizaciones criminales, con unas 180 bandas más pequeñas que operan bajo su paraguas. En lugar de participar en rivalidades ideológicas, ambos grupos se centran casi exclusivamente en controlar las rutas de tránsito de cocaína a través de los principales puertos de Panamá, sobre todo en la Ciudad de Panamá y Colón. Para ello, crean amplias redes de corrupción que abarcan a pescadores, empleados de compañías navieras, operarios de carga, funcionarios de aduanas y personal de seguridad portuaria, y alquilan estos servicios logísticos a organizaciones extranjeras de tráfico de drogas a cambio de beneficios; en algunos casos, adquieren la propiedad parcial de los cargamentos o amplían su propio alcance internacional hacia Europa y otros destinos clave. Las redes delictivas también se dedican al blanqueo de capitales, al tráfico de migrantes y a los delitos medioambientales, principalmente la deforestación, el tráfico de madera y la extracción ilegal de oro. Sin embargo, estas dos últimas actividades delictivas dependen de grupos e individuos delictivos locales y especializados.

Las redes criminales extranjeras también operan en Panamá. Las Fuerzas de Autodefensa Gaitanistas (AGC), también conocidas como el Clan del Golfo, son el actor extranjero dominante y controlan el Corredor del Darién y los principales puertos del Caribe y del Pacífico, que sirven de puntos de partida para la cocaína

que entra en Panamá. En lugar de establecer una presencia permanente, las AGC operan mediante un modelo de subcontratación, delegando la logística a bandas panameñas y enviando ocasionalmente emisarios para supervisar las operaciones. Las organizaciones colombianas de menor envergadura, entre ellas el ELN y los disidentes de las FARC, también utilizan las rutas costeras del Pacífico para transportar cocaína a través de Panamá, incluidos los cargamentos que transitan por el Canal de Panamá con destino a Europa.

Los actores mexicanos y europeos juegan un papel más indirecto. El Cartel de Sinaloa y el Cartel Jalisco Nueva Generación (CJNG) envían emisarios a Panamá para coordinar los envíos en lugar de establecer células permanentes, confiando en las mismas redes logísticas locales iniciadas en gran parte por el Cartel de Sinaloa desde la década de 1990. Las organizaciones criminales europeas están aún más alejadas de las operaciones panameñas: suelen negociar la compra de cocaína directamente con proveedores colombianos o a través de intermediarios, y es más habitual encontrarlas operando en Sudamérica que en el propio Panamá. Dicho esto, los traficantes de cocaína de diversas nacionalidades sí viajan a Panamá para coordinar la introducción de cocaína en contenedores destinados a Europa, y algunos casos aislados sugieren que están empezando a surgir vínculos directos entre actores panameños y redes de distribución europeas.

La convergencia criminal en Panamá es de suma importancia. Los ingresos procedentes de la trata de personas en Panamá suelen blanquearse a través del sector bancario del país; el contrabando conecta a Panamá, desde el punto de vista logístico, con América Latina y Asia; y los delitos medioambientales sirven como vías adicionales de blanqueo de capitales para el tráfico de drogas.⁵⁴ Las redes delictivas utilizan rutas similares para el tráfico de drogas, madera, oro y migrantes; estos últimos, principalmente a través del Darién.

Panamá desempeña un papel fundamental en el comercio mundial de cocaína, en particular en el suministro a Europa. Su geografía e infraestructura lo hacen especialmente adecuado para el tráfico transnacional. El país limita con Colombia, el mayor productor de cocaína del mundo, y se encuentra en la encrucijada de los océanos Atlántico y Pacífico. Gracias al Canal de Panamá, que une ambas costas y varios de los puertos más transitados de América Latina, Panamá ofrece las condiciones ideales para enviar cargamentos de cocaína de varias toneladas a través del Atlántico.

El papel de Panamá como centro de tránsito se remonta a la década de 1980, cuando los carteles colombianos de Medellín y Cali comenzaron a mover cargamentos de cocaína a través del país en ruta a los Estados Unidos. El país también sirvió de punto de encuentro y centro de blanqueo de capitales para los traficantes colombianos y gallegos, cuya colaboración consolidó la incipiente ruta de la cocaína hacia Europa. Esto fue posible gracias a la complicidad del entonces dictador Manuel Noriega, quien brindó protección política y refugio a los capos de la droga y sus familias.⁵⁵

La caída de Noriega tras la invasión estadounidense de Panamá en 1989, junto con el colapso de los carteles de Medellín y Cali a mediados de la década de 1990, fracturó el panorama criminal regional. Nuevos actores colombianos llenaron rápidamente el vacío, a los que se sumaron carteles mexicanos y mafias europeas capaces de distribuir cocaína en todo el mundo. En Panamá también comenzaron a surgir bandas locales que actuaban como facilitadoras de los grupos más grandes, prestando servicios logísticos como el almacenamiento, el transporte y la infiltración en los puertos.

Durante gran parte de la historia de Panamá en el tráfico de drogas, Estados Unidos fue el principal destino de la cocaína que transitaba por el país. Sin embargo, con el paso del

tiempo, Europa ha ido ganando importancia como mercado de consumo, con precios al por mayor más elevados y una demanda en constante crecimiento.

Panamá se ha convertido en uno de los principales puntos de partida de estos flujos. Sus puertos gestionan millones de contenedores al año, con cientos de rutas marítimas directas e indirectas hacia Europa. El Canal de Panamá amplifica aún más el valor del país, permitiendo a los traficantes trasladar los envíos de cocaína entre las rutas del Pacífico y el Atlántico con facilidad.

Las autoridades de Panamá han incautado cantidades récord de drogas, con casi 100 toneladas de cocaína confiscadas en 2025, una cifra que se sitúa entre las más altas del mundo.⁵⁶ Este aumento ha coincidido con un auge de la producción en Colombia y con un creciente interés por la cocaína en Europa.

A pesar de las incautaciones sin precedentes, las autoridades panameñas han tenido dificultades para dismantelar las redes que están detrás de este tráfico. Los traficantes se aprovechan de la economía dolarizada del país y de su papel como centro internacional de banca y comercio para blanquear fondos ilícitos. La corrupción socava aún más la aplicación de la ley: los traficantes sobornan habitualmente a la policía, a los agentes de aduanas y a los funcionarios portuarios para garantizar el paso seguro de las drogas.

REDES CRIMINALES

ACTORES NACIONALES

El panorama delictivo de Panamá está dominado por dos facciones rivales: Bagdad y Calor Calor. Ambas comenzaron como modestas bandas juveniles en las décadas de los noventa y los dos mil, pero han evolucionado hasta convertirse en poderosas organizaciones criminales capaces de absorber a bandas más pequeñas y de asociarse con algunas de las

organizaciones de narcotráfico más poderosas de América Latina.

A pesar de su dominio, se sabe relativamente poco sobre la jerarquía o la composición de sus grupos. Aunque Bagdad y Calor Calor son los grupos criminales más grandes, la pandilla HP también juega un papel relevante en el panorama criminal panameño. Aún así, se cree que la mayoría de las bandas callejeras en Panamá, de las cuales se estima que hay 180, operan bajo el paraguas de Badgad o Calor Calor.⁵⁷

Operativamente, las dos facciones son casi indistinguibles. Se cree que ambas están enfocadas en controlar las rutas de transbordo de cocaína que unen a Panamá con los mercados internacionales, lo que refleja el carácter orientado a los servicios de su país de origen. Cuando recurren a la violencia u otros delitos, suele ser para proteger estas rutas de tráfico de drogas, y no como consecuencia de rivalidades ideológicas ni por un interés en diversificar su cartera de actividades delictivas.

Como resultado, ambas facciones buscan principalmente el control del territorio alrededor de los principales puertos marítimos, particularmente en la ciudad de Panamá y Colón. También han cultivado extensas redes de colaboradores para acceder a las rutas transatlánticas de contrabando. Todo esto comienza con los vecinos de las comunidades costeras y los pescadores, que recogen y almacenan los cargamentos de cocaína procedentes de Sudamérica en escondites. A continuación, las bandas colaboran con empleados de las empresas navieras para localizar contenedores que puedan ser contaminados y sobornan a los conductores y a los operarios de carga para que introduzcan las drogas en los puertos y las carguen en los envíos designados. Las bandas también se valen de sus contactos en las aduanas, la policía y la seguridad portuaria para obtener información sobre las operaciones antidroga, incluyendo qué contenedores van a ser inspeccionados.

54 Índice Global del Crimen Organizado (2025), Crime at a crossroads, "Panama profile".

55 Arnulfo Barroso, "Noriega refugió a Pablo Escobar", Panamá América, 31 de mayo de 2017.

56 Datos sobre incautaciones del Instituto Nacional de Ciencias Forenses de Panamá.

57 Saydie González, "Más de 150 pandillas operan a nivel nacional: menores de 25 años son las principales víctimas", TVN, 5 de junio de 2025.

JERARQUÍA DEL NARCOTRÁFICO EN PANAMÁ

Julio de 2025 | Fuente: Entrevistas de InSight Crime en Ciudad de Panamá y Colón



El mantenimiento de estas redes permite a las bandas ofrecer servicios de transbordo a las organizaciones transnacionales de tráfico de drogas que transportan grandes cantidades de cocaína a través del sector naviero panameño. Hoy en día, las dos facciones sirven como los principales puntos de contacto para las OTD colombianas y mexicanas que transportan cocaína desde Panamá a Europa, Estados Unidos y más allá. Esta relación ha permitido a algunos miembros de bandas panameñas ascender dentro de los circuitos internacionales de tráfico de drogas, llegando en algunos casos a convertirse en copropietarios de cargamentos de droga o a viajar al extranjero para hacer negocios en Europa y Dubái.

Bagdad

Bagdad surgió en la década de los noventa como parte de una alianza entre bandas conocida

como la Unión Soviética, que agrupaba a tres bandas con sede en la ciudad de Panamá: Bagdad, El Pentágono y Matar o Morir (MOM).⁵⁸

La banda se abrió camino en el tráfico de drogas al secuestrar cargamentos de cocaína que pasaban por Panamá, una práctica conocida como *tumbe*. A medida que su influencia se iba extendiendo, Bagdad pasó de ser un ladrón a convertirse en un facilitador, pasando de los robos de droga a las operaciones logísticas.

Las ganancias del narcotráfico se han utilizado para establecer una presencia en centros logísticos clave y áreas costeras en la ciudad de Panamá y Colón, además de provincias fronterizas como Bocas del Toro

58 Kenneth Mira, Alexandra Sosa, Eduardo Camaño, “Bandas juveniles, alternativa de supervivencia en edades de 14 a 16 años, corregimiento de Chorrillo, provincia de Panamá”, Revista Semilla Científica, no. 3, (2022), pp. 399-426.

y Chiriquí. La banda también ha reclutado a otras bandas más pequeñas para ampliar su acceso a las rutas de exportación y reforzar su infraestructura logística. Bagdad también ha demostrado su capacidad para sobornar a los trabajadores portuarios y a los agentes de las fuerzas del orden, quienes contribuyen a facilitar las operaciones de tráfico de drogas y protegen a sus miembros para que no sean detenidos.⁵⁹

Las OTD colombianas y mexicanas subcontratan a Bagdad para que se encargue de la parte panameña de las operaciones internacionales de tráfico de cocaína. Esta relación ha permitido a Bagdad ampliar su alcance internacional, una tendencia destacada por las detenciones de sus miembros en Europa. El presunto líder de la banda, Jaime Powell Rodríguez, alias “Yunya”, fue arrestado en España en febrero de 2023 como sospechoso de blanquear dinero procedente del narcotráfico mediante oro de contrabando enviado desde Panamá.⁶⁰ Rodríguez, quien presuntamente coordinaba los envíos de cocaína de Panamá a Europa, había sido detenido previamente en Dubai en 2018⁶¹, pero fue liberado al año siguiente después de ser extraditado a Panamá.⁶²

La banda también ha mantenido una base de operaciones en la vecina Costa Rica, donde uno de los fundadores y principales líderes del grupo fue detenido en 2023, según informes de la prensa y de investigadores académicos.⁶³ Las divisiones internas, derivadas de disputas sobre los envíos de droga y de los intentos de crear facciones, han fragmentado la banda.⁶⁴

59 Anastasia Austin, “Can DEA Dismantle Panama’s Top Gang?”, InSight Crime, 26 de abril de 2021.

60 Fiscalía General de Panamá, “Ordenan la detención provisional con fines de extradición alias ‘Yunya’”, 22 de febrero de 2023; El País, “Cae en Madrid el jefe del cartel de Bagdad, que blanqueaba con lingotes de oro los beneficios de la cocaína”, 23 de febrero de 2023.

61 Guadalupe León Barria, “Detienen en Dubái a colonense que se dedicaba al tráfico de droga a Europa”, La Estrella de Panamá, 25 de junio de 2018.

62 EFE, “Pedirán extradición de panameño detenido en España para procesarlo en Panamá”, 23 de febrero de 2023.

63 Friedrich-Ebert-Stiftung, “Anuario 2015 de la seguridad regional en América Latina y el Caribe”, diciembre de 2015; EFE, “Costa Rica extradita a Estados Unidos al narcotraficante panameño «Cholo Chorrillo»”, 2 de marzo de 2023.

64 Anastasia Austin, “Rift in Bagdad Crime Syndicate Fueling Violence in Panama”, InSight Crime, 8 de junio de 2020.

Calor Calor

Al igual que con Bagdad, se sabe poco sobre los inicios de Calor Calor. Según la policía, Calor Calor se formó en el interior de la prisión de La Joyita —un centro penitenciario de mala fama situado cerca de la ciudad de Panamá— cuando los reclusos opuestos a Bagdad se unieron bajo una nueva bandera. Otras fuentes ofrecen una versión más amplia y afirman que los rivales de la coalición de la Unión Soviética, de la que en su día formó parte Bagdad, se unieron para hacer frente a la extorsión y al robo de drogas.⁶⁵

Con el tiempo, Calor Calor se ha convertido en un proveedor de servicios indispensable para las OTD transnacionales que mueven cocaína a través de Panamá, en particular los envíos con destino a Europa y Estados Unidos. La banda es el único competidor serio de Bagdad por el control de las rutas de transbordo, especialmente las que pasan por los principales puertos y zonas costeras donde llegan los envíos de drogas.

Uno de los presuntos líderes de Calor Calor, Eduardo Macea Alonzo, alias “Marshall”, llegó al poder en Colón y, según los informes, estableció el control de las rutas de transbordo a Europa a través de los puertos de la ciudad mientras mantenía vínculos con la policía y los funcionarios judiciales.⁶⁶ (Fue detenido en 2019 y desde entonces ha sido sentenciado a 15 años de prisión por delitos relacionados con bandas⁶⁷).

Pandilla HP

Originaria de la zona oriental del país entre 2016 y 2017, poco se sabe sobre la estructura interna del grupo delictivo “Humildad y Pureza” (Pandilla HP). La banda es responsable de una parte significativa de los homicidios

65 Kenneth Mira, Alexandra Sosa, Eduardo Camaño, “Bandas juveniles, alternativa de supervivencia en edades de 14 a 16 años, corregimiento de Chorrillo, provincia de Panamá”, Revista Semilla Científica, no. 3, (2022), pp. 399-426.

66 La Prensa, “Marshall, capo de la ciudad de Colón, busca salir de Punta Coco”, 21 de marzo de 2019.

67 Fiscalía General de la República de Panamá, “Condenan a alias Marshall a 15 años de prisión por posesión agravada de drogas”, 3 de agosto de 2022.

en la capital del país y tiene conexiones y apoyo de actores criminales, principalmente colombianos y mexicanos.

Su expansión hacia la logística, el blanqueo de capitales y sus operaciones en gran parte del país ha dado lugar a un cambio en la clasificación del grupo, que ha pasado de ser una banda a convertirse en una red delictiva más amplia que conecta estructuras criminales de Colombia, principalmente las AGC, con rutas hacia México.

HP está vinculada a homicidios, narcotráfico en pequeña escala, extorsión, logística para el narcotráfico, blanqueo de capitales y ajuste de cuentas.⁶⁸

Aunque se han producido varias detenciones de miembros de la pandilla HP en los últimos años, el presunto líder de la banda, Carlos Roberto Aguilar Becerra, sigue prófugo.

ACTORES COLOMBIANOS

Generaciones sucesivas de OTD colombianas han utilizado Panamá como punto de transbordo de cocaína, gracias a su proximidad a las regiones colombianas de cultivo de coca y a la amplia red de rutas marítimas internacionales que ofrecen sus puertos.

Para introducir cocaína en el país, los grupos colombianos financian a bandas panameñas que reciben y almacenan los cargamentos procedentes de Colombia antes de coordinar su salida a través de los puertos panameños. Parte de este esfuerzo implica sobornar a trabajadores portuarios responsables de la seguridad y de la carga de contenedores, así como a autoridades aduaneras encargadas de inspeccionar los cargamentos en busca de elementos sospechosos.

Las Autodefensas Gaitanistas de Colombia (AGC)

Las Autodefensas Gaitanistas de Colombia (AGC), también conocidas como Gaitanistas o Clan del Golfo, es una de las organizaciones de narcotráfico más poderosas de Colombia, que controla gran parte de la economía transfronteriza de cocaína entre Colombia y Panamá.⁶⁹ El grupo participa en todas las etapas de la cadena de suministro, desde el cultivo de coca y la producción de clorhidrato de cocaína hasta la distribución internacional.

El Golfo de Urabá, a caballo entre los departamentos de Antioquia y Chocó, sirve como base operativa de las AGC. El grupo controla el Tapón del Darién, asegurando el acceso a la frontera con Panamá y a las costas del Caribe y del Pacífico.⁷⁰

En el lado atlántico, las AGC controlan casi todo el corredor de tráfico del norte. Mantienen una fuerte presencia en puertos estratégicos como Turbo, Cartagena, Barranquilla, Santa Marta, La Guajira y en el Golfo de Morrosquillo, entre los departamentos de Córdoba y Sucre. Estos sirven como puntos de partida clave para los envíos marítimos de cocaína con destino a Centroamérica y el Caribe. En la costa del Pacífico, particularmente en el Chocó, el grupo controla largos tramos de la costa, proporcionando acceso a rutas marítimas que llegan a México, América Central e incluso Australia.⁷¹

En lugar de establecer una presencia permanente en Panamá, las AGC operan mediante un modelo de subcontratación. El grupo contrata a bandas panameñas para encargarse de la logística, incluida la recepción de los cargamentos, su almacenamiento y la contaminación de la carga destinada a puertos europeos. Esta disposición refleja la estructura de red híbrida que las AGC emplean en Colombia, donde a menudo delegan

operaciones delictivas a células afiliadas.⁷² En ocasiones, se envían emisarios desde Colombia para supervisar las fases críticas de la operación.

Las AGC también han consolidado su influencia en Panamá al corromper a las fuerzas de seguridad locales. En 2021, los funcionarios panameños arrestaron a más de 50 personas vinculadas a las AGC, incluidos cinco agentes de policía. En ese momento, la policía dijo que el grupo era responsable de más de la mitad de todos los envíos de cocaína que pasaban por el país. Las AGC también ha blanqueado las ganancias de la droga a través de empresas registradas en Panamá. En la Operación Fisher, las autoridades dismantelaron una red criminal vinculada al grupo e incautaron 10 millones de dólares estadounidenses en efectivo cerca de Colón.⁷³

La policía colombiana cree que las redes de tráfico de las AGC abarcan 28 países en cuatro continentes. Más allá de las rutas a Estados Unidos, el grupo ha enviado cargamentos de cocaína a Bélgica, España, Países Bajos, Alemania, Francia, Irlanda, Inglaterra, Italia, Albania y Ucrania. Su alcance ahora incluye a Australia y países asiáticos como Irán, China y los Emiratos Árabes Unidos.⁷⁴

Para llegar a estos mercados, las AGC negocian directamente con los sindicatos de tráfico internacional. Las mafias italianas, incluidas la Camorra, la 'Ndrangheta y Cosa Nostra, cuentan con operativos en Colombia que coordinan los envíos en contenedores, garantizan el control de calidad y gestionan los calendarios de salida. Las recientes detenciones, incluidas las de Emanuele "Dollarino" Gregorini en Cartagena y Gustavo Nocella en Medellín, subrayan la amplia participación de la mafia italiana en las exportaciones dirigidas por las AGC.⁷⁵ Las AGC también trabajan con grupos criminales de los

Balcanes, en particular las mafias albanesas, para entregar cocaína a Europa y facilitar el flujo inverso de armas a Colombia.⁷⁶

Además del tráfico de drogas, las AGC se benefician del contrabando de migrantes a través del Tapón del Darién. Ejerce un control casi absoluto sobre las rutas terrestres de contrabando en el Darién y sobre localidades costeras colombianas como Necoclí y Turbo, que desde hace tiempo sirven como puntos de partida para las embarcaciones que transportan migrantes. El grupo obtiene ingresos mediante la extorsión de empresas formales e informales dedicadas a esta actividad, incluidos los operadores de embarcaciones y los guías de la selva. Esta práctica continúa, aunque los flujos migratorios han disminuido drásticamente en 2025 tras los cambios en la política migratoria de Estados Unidos.

El grupo también participa en el tráfico de oro en Panamá, aprovechando su control territorial en las zonas fronterizas para trasladar oro de origen ilegal a Panamá, donde puede blanquearse e incorporarse a cadenas de suministro legítimas antes de ser enviado a Europa. Como alternativa, el comercio de oro sirve para blanquear los fondos ilícitos procedentes del narcotráfico.⁷⁷

Otros grupos criminales colombianos

Aunque las AGC dominan el corredor de tráfico de cocaína entre Colombia y Panamá, otras OTD colombianas también operan rutas a través del corredor de contrabando de Centroamérica.

Entre ellas se encuentran grupos destacados como el Ejército de Liberación Nacional (ELN) y las disidencias de las Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia (FARC), organización que se desmovilizó. Ambas controlan las rutas fluviales a lo largo de la costa del Pacífico de Colombia.⁷⁸ Estos sirven

68 Crítica, "One of the HP members was killed on the street. Meet the feared gang from the East ", 11 de mayo de 2026.

69 InSight Crime, "Mapping the AGC's Migrant Smuggling Network Across Colombia's Darién Gap", junio de 2024; Lara Loaiza, "Raids Reveal Gaitanistas 'Grasp Reaches Panama", InSight Crime, 6 de diciembre de 2021.

70 InSight Crime, "Gaitanistas – Gulf Clan", 18 de marzo de 2025.

71 Javier Patiño C, "El Clan del Golfo: Historia y estructura de uno de los grupos criminales más temidos de Colombia ", Cambio, 22 de octubre de 2024.

72 Comisión para el Esclarecimiento de la Verdad, "Autodefensas Gaitanistas de Colombia (AGC) o Clan del Golfo y las disputas con los denominados Caparros: Reconfiguración actual del conflicto armado en el Bajo Cauca antioqueño y sur de Córdoba ", agosto de 2022.

73 DW, "Incautan en Panamá USD 9,9 millones ligados a Clan del Golfo", 3 de diciembre de 2021.

74 Associated Press, "Clan del Golfo envía droga a 28 países en alianza con mafias", 3 de noviembre de 2021.

75 Diego Stacey, "Los tentáculos de la mafia italiana en Colombia: cocaína a menor costo y negocios con el Clan del Golfo", El País, 5 de abril de 2025.

76 El Espectador, "Cae en Barranquilla Admir Tutaj, quien estaría al servicio de la mafia albanesa", 24 de agosto de 2024.

77 Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico, "Free trade zones and illicit gold flows in Latin America and the Caribbean", 2022.

78 InSight Crime, "Criminal Dynamics and Drug Trafficking in Buenaventura," 2024.



como puntos de salida para los cargamentos de cocaína transportados en lanchas rápidas, semisumergibles y otras embarcaciones pequeñas con destino a Centroamérica y México.

En 2022, las autoridades colombianas y panameñas dismantelaron una presunta red de tráfico vinculada a disidentes de las FARC que supuestamente coordinaba envíos desde el departamento colombiano de Chocó a islas frente a la costa del Pacífico de Panamá, eventualmente con destino a Europa.⁷⁹

Estos grupos también han logrado acceder al mayor puerto del Pacífico de Colombia, Buenaventura,⁸⁰ lo que les permite trasladar drogas a Europa a través de rutas comerciales de carga, algunas de las cuales transitan por el Canal de Panamá en su trayecto hacia Europa.

ACTORES MEXICANOS

Las organizaciones mexicanas de narcotráfico han utilizado durante mucho tiempo a Panamá como punto de tránsito para la cocaína con destino a los Estados Unidos. Al igual que sus contrapartes colombianas, las OTD mexicanas

subcontratan redes logísticas panameñas para mover cocaína a través de Panamá. Estos grupos suelen enviar emisarios para supervisar los envíos en asociación con los actores locales en lugar de establecer células permanentes en el país.

Centroamérica sirve como un puente crucial entre los grupos criminales mexicanos y los productores de cocaína en Colombia. Las OTD mexicanas a menudo se ven obligadas a introducir drogas de contrabando a través de Panamá, normalmente por tierra en camiones o por mar en pequeñas embarcaciones, para llegar a la vecina Costa Rica o a países más al norte, como Honduras y Guatemala.

El Cartel de Sinaloa, que ha estado activo en Panamá desde al menos la década de 1990, ayudó a ser pionero en el modelo de subcontratación que prevalece en Centroamérica hoy en día. El grupo financia la logística del transbordo de cocaína en Panamá. Las autoridades panameñas han detenido a presuntos emisarios del cartel de Sinaloa que operaban en el país, entre ellos algunos vinculados a antiguos grupos guerrilleros colombianos.⁸¹ El grupo también ha confiado en intermediarios mexicanos para negociar con facciones guerrilleras y coordinar los envíos a través de Panamá.⁸²

El principal rival del Cartel de Sinaloa, el CJNG, también ha enviado emisarios a Panamá para coordinar los envíos de drogas, según fiscales estadounidenses.⁸³

Es difícil evaluar en qué medida participan los grupos delictivos mexicanos en los envíos de cocaína procedentes de Panamá con destino a Europa. No hay casos documentados de incautaciones en Europa relacionadas con envíos procedentes de Panamá en los que estén implicados carteles mexicanos, ni pruebas de vínculos directos entre emisarios

81 James Bargent, "Sinaloa Cartel, FARC Network Dismantled in Panama," InSight Crime, 5 November 2015; Mimi Yagoub, "Sinaloa Cell Captured in Panama: Local Gangs Step Up Power," InSight Crime, 22 de marzo de 2016.
82 Zeta, "Un matrimonio de mexicanos es acusado por Panamá de ser enlace entre el Cártel de Sinaloa y las FARC", 15 de agosto de 2017.
83 Departamento de Justicia de los Estados Unidos, "Michoacan trafficker captured in Panama sent to US prison", 2 de agosto de 2023.

mexicanos e intermediarios europeos que operen en Panamá o en cualquier otro lugar. Sin embargo, grupos como el Cartel de Sinaloa mantienen los contactos locales necesarios para mover productos ilícitos a través de los puertos de Panamá. Y hay ejemplos de envíos de cocaína a gran escala enviados desde México a Europa a través de los puertos de Panamá en agosto de 2025.⁸⁴

ACTORES EUROPEOS

No hay evidencia clara de una presencia establecida de mafias europeas en Panamá. Los grupos criminales europeos a menudo negocian los envíos de cocaína directamente con los proveedores colombianos o a través de intermediarios, sin pasar por las pandillas panameñas. Esto puede ayudar a explicar por qué los traficantes europeos se encuentran más comúnmente operando en países sudamericanos que en centros de tránsito como Panamá.

Aun así, los traficantes de cocaína, ya sean europeos, colombianos o mexicanos, viajan a Panamá para reunirse con las redes logísticas encargadas de introducir droga en los contenedores de mercancías con destino a Europa.

También hay indicios de que las redes internacionales de tráfico que distribuyen cocaína en Europa han establecido vínculos directos con actores panameños. En 2022, por ejemplo, un ciudadano panameño fue arrestado en Dubai bajo sospecha de enviar cocaína desde el puerto de Manzanillo a España para abastecer a un grupo de bandas de narcotraficantes europeas.⁸⁵ Estos casos siguen siendo poco frecuentes.

84 Policía Nacional de Panamá [© policiaidepanama], Durante acciones operativas en un puerto del Atlántico, incautamos 1.488 paquetes de presunta droga dentro de un contenedor, procedente de México y destino final Bélgica, con fecha X, 6 de agosto de 2025.
85 Douwe den Held, "Was a Super Cartel Really Controlling Europe's Drug Trade?," InSight Crime, 29 de noviembre de 2022.

ACTIVIDADES ILÍCITAS: CORREDORES DE NARCOTRÁFICO

Panamá actúa casi exclusivamente como país de tránsito en la ruta de la cocaína hacia Europa. El país no tiene tradición de cultivo de coca o producción de cocaína, ni alberga un importante mercado de consumo de la droga. En cambio, su papel como centro logístico global lo convierte en un activo fundamental para los narcotraficantes que mueven cocaína por todo el mundo.

Cientos de rutas marítimas comerciales conectan Panamá con los países productores de cocaína de Sudamérica y con los mercados de consumo de Europa, Estados Unidos y otros lugares. Su proximidad a Colombia, el mayor productor mundial de cocaína, garantiza un suministro constante de cocaína que atraviesa el territorio panameño de camino a los consumidores de todo el mundo.

RUTAS DESDE SUDAMÉRICA A PANAMÁ

La mayoría de la cocaína llega a Panamá desde la vecina Colombia, y los narcotraficantes explotan las rutas marítimas de contrabando tanto en aguas del Caribe como del Pacífico para mover cargamentos entre los dos países.

Ruta del Caribe

Las OTD colombianas se abastecen de cocaína procedente de las regiones productoras de coca del norte de Colombia. La mayor parte de la producción se concentra en los departamentos de Norte de Santander y Bolívar, además de en el Bajo Cauca, una subregión de Antioquia. Desde allí, la cocaína se transporta por tierra a la costa caribeña. Los envíos salen principalmente de Colombia desde el Golfo de Urabá, una región costera a caballo entre los departamentos de Antioquia y Chocó, y el Golfo de Morrosquillo, ubicado en los departamentos de Córdoba y Sucre. Los grupos delictivos utilizan lanchas rápidas para transportar cocaína a Panamá, descargando los cargamentos en playas y ensenadas

costeras de las provincias atlánticas de Guna Yala, Colón y Bocas del Toro.

Las autoridades panameñas también han interceptado embarcaciones semisumergibles en esta ruta, aunque estos casos son menos comunes.⁸⁶

La mayoría de los semisumergibles que salen del Golfo de Urabá en Colombia no tienen como destino Panamá. Más bien, su objetivo es llegar a países más cercanos a México y a Estados Unidos, como Honduras y Guatemala. Estas embarcaciones son difíciles de detectar, ya que los traficantes suelen pintarlas con colores de camuflaje para que se mimeticen con el entorno marino.

Ruta del Pacífico

La ruta del Pacífico sigue un patrón similar, con narcotraficantes que utilizan lanchas rápidas para transportar cocaína desde los departamentos colombianos de Chocó, Valle del Cauca, Cauca y Nariño hasta la costa sur de Panamá. Las autoridades panameñas también han interceptado embarcaciones semisumergibles a lo largo de esta ruta, aunque estas embarcaciones suelen tener como destino Guatemala y México.

Los traficantes también se aprovechan de las rutas de transporte marítimo comercial, lo que les permite realizar envíos de mayor volumen desde puertos de Colombia, Ecuador y Perú.

Los grupos delictivos identifican las rutas de transporte de mercancías que pasan por Panamá de camino a Europa y ocultan los cargamentos de droga en contenedores de transporte. Guayaquil es una de las principales fuentes de contenedores de transporte contaminados.

Rutas terrestres

La frontera terrestre entre Panamá y Colombia

86 Comando General de las Fuerzas Armadas de Colombia, “Armada de Colombia y Senan de Panamá incautaron 5 toneladas de Cocaína”, 20 de febrero de 2020; EFE, “Incautan en Panamá 625 paquetes de presunta cocaína en un semisumergible”, 11 de agosto de 2022.

atraviesa la remota región del Darién, una extensa y densa selva tropical surcada por senderos no oficiales que se utilizan para el contrabando de drogas, dinero en efectivo y migrantes. En los últimos años, los grupos criminales colombianos han explotado los flujos migratorios para mover cocaína a través del Darién utilizando mensajeros humanos. Sin embargo, las cantidades de cocaína que se transportan por esta ruta son mínimas en comparación con las rutas marítimas, y hay muchos menos transportistas disponibles, ya que la migración por la zona ha disminuido tras la entrada en vigor de controles fronterizos más estrictos por parte de EE. UU. en 2025.

RUTAS DESDE PANAMÁ A EUROPA

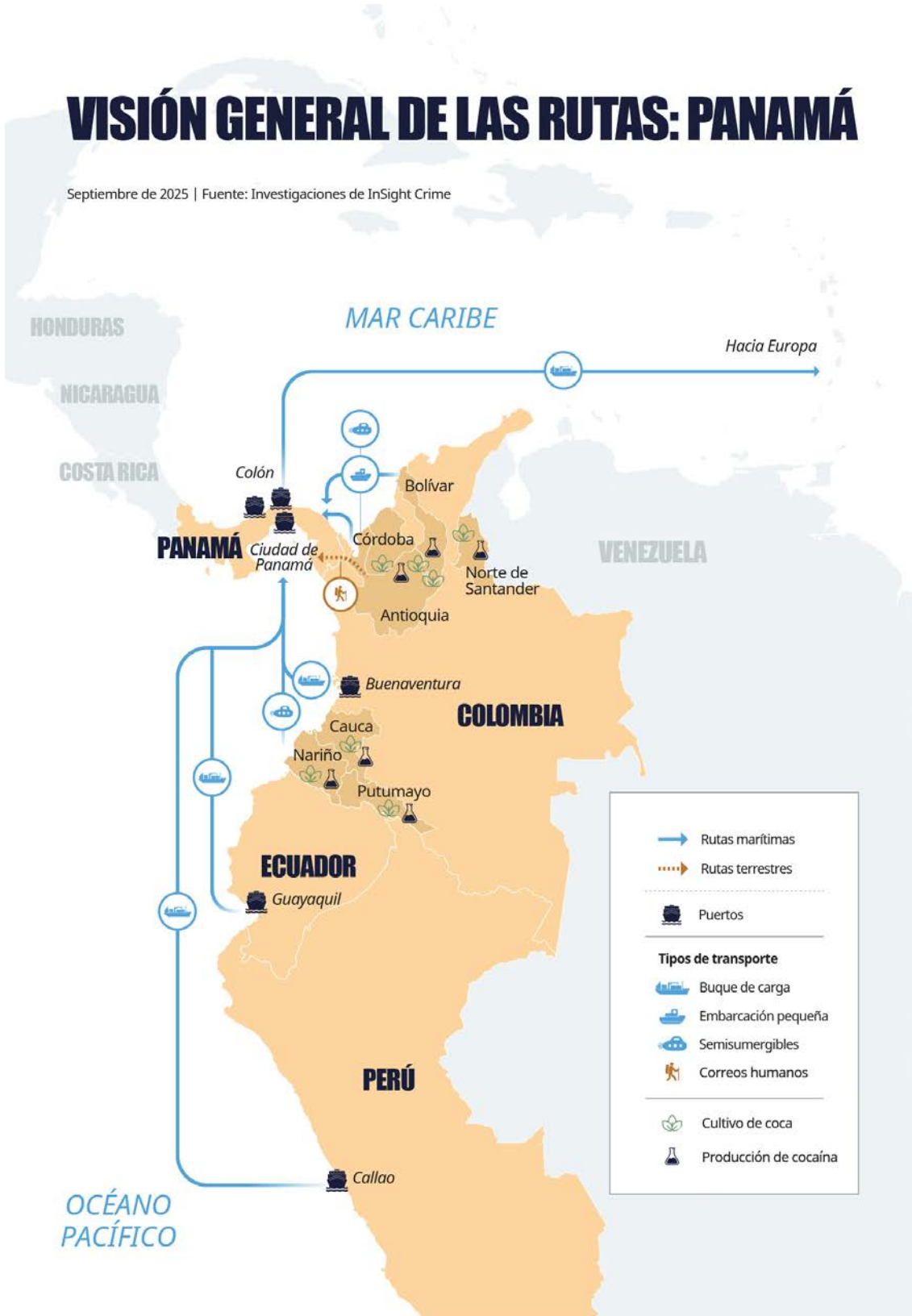
Los cargamentos de cocaína procedentes de Sudamérica suelen llegar a Panamá a playas apartadas, ensenadas costeras y pequeñas islas. A veces, las drogas se arrojan al mar y son recogidas por pescadores de la zona. En la costa atlántica, las cargas suelen tener como destino las provincias caribeñas de Guna Yala, Colón y Bocas del Toro. Desde allí, los grupos criminales trasladan drogas por tierra y mar a los puertos de Colón.

Colón es un punto estratégico en la ruta del tráfico de cocaína hacia Europa. La ciudad alberga los principales puertos atlánticos de Panamá: Cristóbal, la Terminal Internacional de Manzanillo (MIT) y la Terminal de Contenedores de Colón (CCT). Entre 2020 y 2025 se incautaron más drogas en Colón que en cualquier otro departamento, y las autoridades confiscaron más de 200 toneladas.⁸⁷

Las bandas locales de Colón se dedican a recibir y almacenar los cargamentos de cocaína que llegan desde Sudamérica. En algunos casos, las bandas pagan a los habitantes de la costa para que custodien la droga antes de su posterior envío.

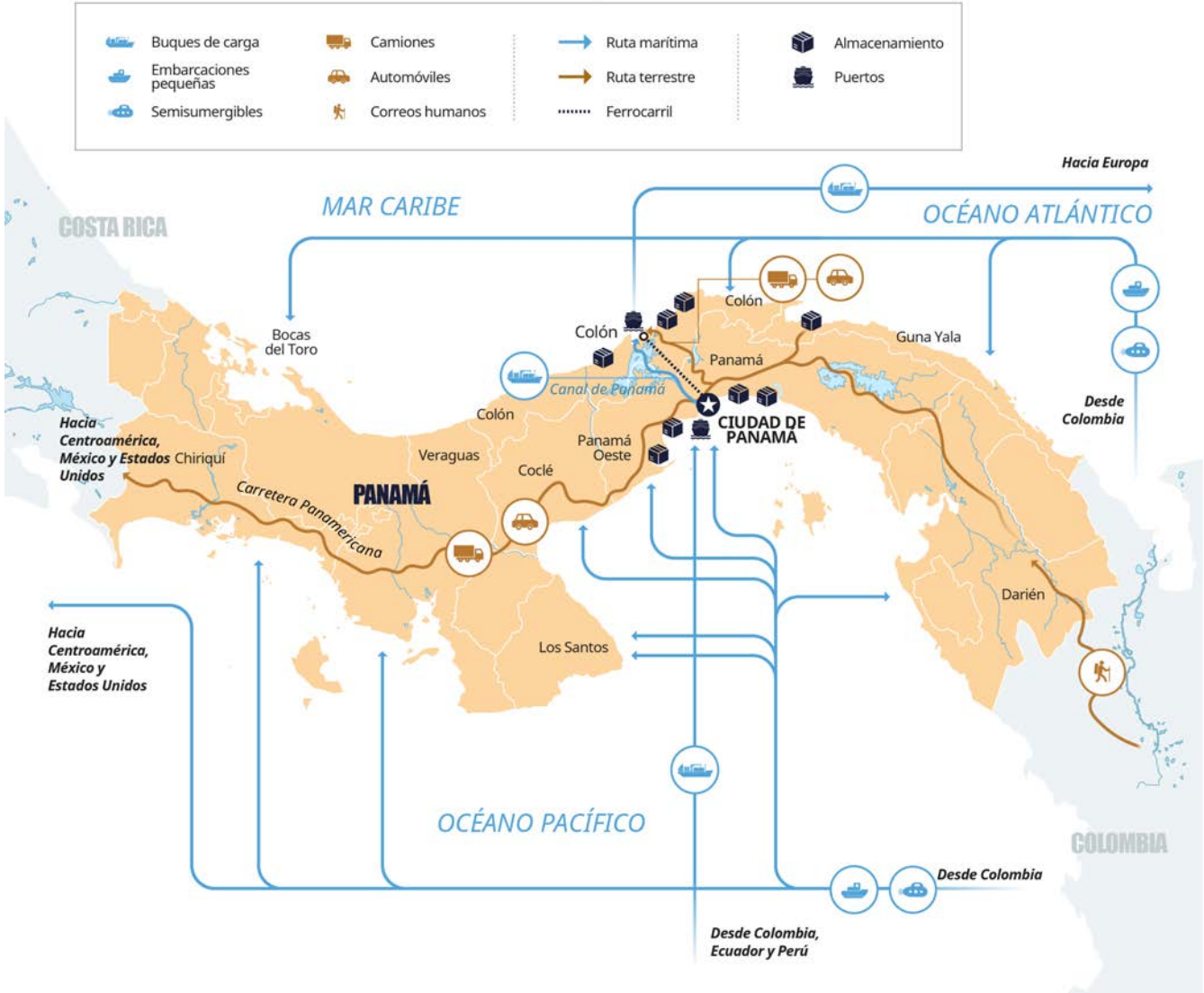
En la costa del Pacífico, la cocaína se descarga principalmente en las provincias meridionales

87 Ministerio de Seguridad Pública de Panamá, “Informes Preliminares de Incautación de Drogas”, s.f.



RUTAS DEL NARCOTRÁFICO EN PANAMÁ

Septiembre de 2025 | Fuente: Investigaciones de InSight Crime.



de Panamá, Panamá Oeste, Coclé, Los Santos y Darién, todas ellas situadas en el golfo de Panamá. La provincia de Panamá Oeste registró el segundo mayor volumen de incautaciones de drogas del país entre 2020 y 2025, con 142 toneladas incautadas.⁸⁸ Desde estos puntos de desembarque, los traficantes transportan la cocaína por tierra y por mar hasta la ciudad de Panamá, desde donde puede trasladarse a Colón a través del Canal de Panamá y las conexiones viarias y ferroviarias adyacentes.

88 Ministerio de Seguridad Pública de Panamá, “[Informes Preliminares de Incautación de Drogas](#)”, s.f.

PUNTOS DE RECEPCIÓN

Los puertos atlánticos de Panamá ofrecen cientos de rutas marítimas directas e indirectas hacia Europa, lo que permite a los grupos delictivos distribuir cocaína a casi cualquier Estado miembro de la UE. A lo largo de la historia, se han transportado grandes cantidades de cocaína a los puertos de contenedores más transitados de la UE, entre ellos Amberes (Bélgica), Róterdam (Países Bajos) y Algeciras (España).

Entre 2018 y 2021, Colón ocupó el octavo puesto entre los principales puntos de origen de la cocaína incautada en Bélgica, con casi 16 toneladas, según datos de la EUDA.⁸⁹ Las autoridades de Colón también han interceptado cargamentos de cocaína de varios cientos de kilogramos con destino a los Países Bajos y España.

Estos tres países siguen siendo la principal puerta de entrada a Europa para la cocaína que transita por Panamá. Sin embargo, las llegadas se han diversificado como respuesta al endurecimiento de las medidas de seguridad en los puertos del norte de Europa, y las recientes incautaciones han puesto al descubierto rutas de tráfico de cocaína entre Panamá y países como Italia,⁹⁰ Portugal,⁹¹ Rusia,⁹² Francia,⁹³ Alemania,⁹⁴ Eslovenia,⁹⁵ Suecia⁹⁶ y Dinamarca.⁹⁷

Una vez en Europa, las redes criminales se infiltran en los puertos para extraer cocaína de los contenedores de carga. El método de extracción depende de cómo se contaminó el envío. Con el *rip-on/rip-off*, el método más habitual para los envíos cargados en Panamá, los denominados *clearers* acceden al puerto para extraer la cocaína de la carga legítima antes de que el importador la recoja, y vuelven a colocar el precinto del contenedor para evitar ser detectados.⁹⁸

89 Agencia de la Unión Europea sobre Drogas, “[Europe and the global cocaine trade](#)”, 2022.
90 Policía Nacional de Colombia, “[Cooperación internacional permitió la incautación de 600 kilos de cocaína en Panamá](#)”, 18 de enero de 2021.
91 Yelina Pérez Sánchez, “[Decomisan 750 paquetes de presunta droga en un puerto panameño](#)”, La Estrella, 14 de julio de 2024.
92 Fiscalía General de la Nación, [PGN_PANAMA], #Decomiso | La Fiscalía de Drogas de Colón y Guna Yala, en diligencia de allanamiento y registro a un contenedor proveniente de Ecuador, ubica 920 paquetes de presunta droga que tenía como destino Rusia, [Post](#), X, 20 de abril de 2024.
93 Santiago Arrieta, “[Hallan 400 kilos de cocaína dentro de un contenedor en puerto del Pacífico en Panamá](#)”, La República, 19 de agosto de 2025.
94 Primicias, “[Cocaína valorada en más de USD 86 millones salió de Ecuador con destino a Alemania](#)”, 5 de agosto de 2025.
95 La Estrella, “[Panamá incauta 1.901 paquetes de presunta cocaína con destino a Eslovenia](#)”, 15 de agosto de 2022.
96 Policía Nacional de Panamá, “[Policía incauta 410 paquetes con droga en un puerto](#)”, 15 de octubre de 2024.
97 Ministerio de Seguridad Pública de Panamá [MinSegPma], #Colón | Mediante acciones operativas en un puerto de la provincia, unidades policiales capturan a una persona que custodiaba 696 paquetes con droga que estaban ocultos en un contenedor. La carga era proveniente de Seattle, Estados Unidos con destino a Dinamarca. #SinTregua, [Post](#), X, 2 de abril de 2024.
98 María Fernanda Ramírez, “[Container Shipping: Cocaine Hide and Seek](#)”, InSight Crime, 8 de febrero de 2021.

Si la recuperación dentro del puerto no es factible, como cuando la cocaína está oculta dentro de la estructura del contenedor o enterrada profundamente dentro de las mercancías legítimas, los traficantes esperan hasta que el contenedor abandone el puerto antes de extraer el envío. En ambos escenarios, los grupos criminales dependen del personal portuario cómplice y de los conductores de carga para acceder a la carga contaminada.⁹⁹

También hay indicios de que los grupos delictivos están intentando eludir los controles de seguridad portuarios descargando cocaína desde buques portacontenedores en aguas frente a las costas de España y Portugal.¹⁰⁰ Las embarcaciones más pequeñas recogen los envíos y los transportan a puntos de desembarque en Europa occidental. Esta parece ser una tendencia emergente, no específicamente vinculada a Panamá o América Central.

RUTAS ALTERNATIVAS

Más allá de Europa, Panamá ha servido durante mucho tiempo como punto de tránsito para envíos de drogas con destino a México y Estados Unidos. La Carretera Panamericana conecta Panamá con el resto de Centroamérica, lo que permite que la cocaína se transporte hacia el norte en camiones de mercancías y vehículos particulares a través de Costa Rica, Nicaragua, Honduras y Guatemala antes de llegar a México y a Estados Unidos.

También existe cierto tráfico de cocaína por vía aérea desde Panamá hacia Europa, aunque los volúmenes son minúsculos en comparación con el contrabando marítimo. Los narcotraficantes utilizan carga aérea y mensajeros humanos que salen del Aeropuerto Internacional de Tocumen en Panamá para llegar a destinos de toda Europa.¹⁰¹

99 María Fernanda Ramírez, “[Container Shipping: Cocaine Hide and Seek](#)”, InSight Crime, 8 de febrero de 2021.
100 Reuters, “[Spain seizes 30 tons of cocaine in record European haul, detains 23 crew](#)”, 8 de mayo de 2026.
101 DW, “[Panamá desmantela red que traficó drogas hacia Europa](#)”, 2 de septiembre de 2021.

ACTIVIDADES ILÍCITAS: BLANQUEO DE CAPITALES

El papel de Panamá como centro de comercio y finanzas internacionales lo ha convertido en un objetivo principal para los narcotraficantes que buscan blanquear las ganancias de la cocaína. Los grupos delictivos suelen ocultar el dinero ilícito dentro de transacciones legítimas del sector privado o canalizarlo a través de complejas redes de empresas pantalla. Estos esquemas se ven favorecidos por la economía dolarizada de Panamá, que elimina los controles de cambio de divisas y facilita el movimiento del dinero de la droga a través del sistema financiero.

La magnitud de los delitos financieros quedó al descubierto con los Papeles de Panamá, una investigación periodística publicada en 2016 que reveló cómo empresas panameñas y sociedades extraterritoriales (*offshore*) se utilizaban para blanquear fondos ilícitos, incluidos destacados narcotraficantes mexicanos como Rafael Caro Quintero y personas vinculadas al Cartel Jalisco Nueva Generación (CJNG).¹⁰² La reacción internacional tras la publicación de los Papeles de Panamá impulsó una serie de reformas, entre ellas el endurecimiento de la normativa sobre transparencia financiera, requisitos más estrictos de diligencia debida y un refuerzo de las obligaciones de notificación de actividades bancarias sospechosas. En 2023, Panamá fue eliminado de la lista gris del Grupo de Acción Financiera Internacional (GAFI).¹⁰³ Aún así, se cree que sigue siendo relativamente fácil abrir empresas, y los grupos criminales se han adaptado dividiendo los pagos en transferencias más pequeñas para evitar la detección.

Panamá también alberga la Zona Libre de Colón (ZLC), una de las zonas de comercio libre de impuestos más grandes del mundo. Su escasa supervisión la ha convertido en un punto clave para el blanqueo de capitales

basado en el comercio. Las redes criminales utilizan los beneficios obtenidos del narcotráfico para adquirir mercancías baratas y de gran volumen, a menudo falsificadas, que posteriormente exportan a distintos países de América Latina. La venta de estas mercancías en mercados legítimos permite blanquear el capital de origen ilícito. De forma alternativa, los traficantes pueden manipular las facturas, sobrevalorando o infravalorando las compras, para hacer que los beneficios obtenidos de forma ilícita parezcan gastos comerciales ordinarios, entre otras tácticas.

A pesar de los esfuerzos por mejorar la supervisión y obligar a las empresas a informar sobre actividades comerciales sospechosas, múltiples fuentes del sector privado creen que la ZLC sigue siendo un centro para el blanqueo de dinero. Esto incluye el blanqueo de capitales mediante el oro, por el cual las transacciones con oro de origen ilícito —principalmente en forma de joyería— se utilizan para blanquear los beneficios obtenidos del tráfico ilícito.¹⁰⁴

ACTIVIDADES ILÍCITAS: DELITO AMBIENTAL

Debido a las capacidades logísticas del Canal de Panamá y su proximidad a países como Colombia, Costa Rica, Ecuador y Perú, donde las redes criminales especializadas en delitos ambientales son más sofisticadas, Panamá se ha convertido en un nodo para el delito ambiental transnacional, funcionando simultáneamente como país de origen, tránsito y destino.

El Tapón del Darién, un tramo de 106 kilómetros de densa selva donde termina la Carretera Panamericana, es el habilitador geográfico central de los delitos ambientales, brindando cobertura a narcotraficantes, contrabandistas de migrantes, madereros ilegales, mineros y ganaderos que operan en ecosistemas criminales paralelos.

La minería ilegal de oro es una actividad criminal lucrativa relacionada con el blanqueo

de dinero, ya que permite introducir oro de origen ilícito en la economía legítima. Los principales puntos calientes para la minería ilegal de oro son las provincias de Darién, Guna Yala y Colón.¹⁰⁵ Las investigaciones y operaciones contra la minería ilegal de oro han sacado a la luz casos de trabajo infantil, trata de personas y contaminación por mercurio.o.

Panamá también funciona como un país de tránsito para el oro ilegal, la mayoría del cual se origina en Colombia, Venezuela y Perú. El oro de contrabando suele seguir las rutas ya establecidas y controladas por las principales OTD colombianas, utilizando pequeñas embarcaciones para transportar el oro desde localidades costeras del Caribe colombiano hasta playas remotas de Panamá.¹⁰⁶

La minería ilegal de otros recursos naturales también ha aumentado sustancialmente en los últimos años. En particular, desde el cierre de una mina de cobre operada por First Quantum Minerals Ltd., el número de explotaciones mineras ilegales en el bosque tropical de Cobre Panamá y sus alrededores ha aumentado un 317%, pasando de 60 emplazamientos en 2023 a 250 en 2024.¹⁰⁷

La madera ilegal, por su parte, se obtiene principalmente de la región del Darién y se envía desde Colón a los mercados globales. Los traficantes se centran en especies de alto valor, como el cocobolo (*Dalbergia retusa*), muy apreciado para la fabricación de muebles de lujo. Las exportaciones de ¹⁰⁸madera se mueven en contenedores, aunque dado el tamaño de los troncos, los traficantes no pueden emplear los mismos métodos utilizados para ocultar los envíos de drogas.

Dado el color distintivo de la madera de cocobolo y la facilidad con la que se puede identificar

visualmente, los grupos criminales tienden a dejarla secar durante un cierto período de tiempo para evitar que las autoridades forestales y aduaneras la identifiquen fácilmente. Las rutas utilizadas para su envío ilícito a Europa pueden variar dependiendo del nivel de presión de las autoridades policiales, aduaneras y judiciales. Se han identificado rutas directas a través de contenedores a puertos como Algeciras, Valencia y Róterdam, así como a puertos de África Occidental donde la madera se almacena temporalmente antes de ser enviada a Europa a lo largo de la costa atlántica africana. Los países asiáticos también son destinos finales para la madera de cocobolo, que se utiliza en la producción de artículos de lujo, principalmente muebles, interiores de automóviles y yates.

Como principal *modus operandi*, los grupos criminales utilizan a las comunidades locales e indígenas como fachada legal para la adquisición y recepción de maquinaria ligera y pesada destinada a la minería ilegal y la deforestación. Esto añade un nivel adicional de complejidad a las investigaciones destinadas a determinar el destino y uso reales de la maquinaria adquirida, así como a identificar al grupo criminal que se encuentra detrás de estas actividades.¹⁰⁹ Los grupos criminales también utilizan estas comunidades para llegar más fácilmente a las áreas selváticas con la ayuda de personas que están familiarizadas con la geografía y las condiciones climáticas en una de las selvas más densas del planeta.

¹⁰² Elyssa Pachico, “Panama Papers Highlight How LatAm’s Elites Hide Wealth”, InSight Crime, 4 de abril de 2016.

¹⁰³ Elida Moreno y Valentine Hilaire, “Panama exits financial crime watchdog FATF’s gray list”, Reuters, 27 de octubre de 2023.

¹⁰⁴ Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), “Free trade zones and illicit gold flows in Latin America and the Caribbean”, 2022.

¹⁰⁵ Interpol, “Americas: Environmental crime operation leads to 225 arrests, identifies hundreds more suspects”, 25 de octubre de 2025.

¹⁰⁶ Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), “Free trade zones and illicit gold flows in Latin America and the Caribbean”, 2022.

¹⁰⁷ Bloomberg News, “Illegal mining soars near First Quantum’s idled Panama mine”, 13 de agosto de 2024.

¹⁰⁸ Juan Diego Cárdenas, “Panama Struggles to Fight Timber Trafficking in Forests and Ports”, InSight Crime, 4 de abril de 2022.

¹⁰⁹ Mimi Yagoub, “Which Colombian Crime Group Run Illegal Mining in Panama?”, InSight Crime, 16 de noviembre de 2016.



ENFOQUE ESPECÍFICO: PUNTOS CRÍTICOS DEL CONTROL PORTUARIO

El tráfico de mercancías ilícitas como drogas o madera entre Costa Rica, Panamá y Europa u otros destinos finales se produce principalmente por mar a través de contenedores, ya que son difíciles de inspeccionar, pueden transportar cargas más grandes que otros modos de transporte y siguen siendo relativamente baratos en comparación con el transporte aéreo.

Infraestructuras portuarias como la Terminal de Contenedores de Moín, el Puerto de Limón y el Puerto de Caldera, todos ellos en Costa Rica, así como la Terminal Internacional de Manzanillo, el Puerto de Cristóbal y la Terminal de Contenedores de Colón, todos ellos en Panamá, facilitan el tráfico tanto de mercancías lícitas como ilícitas con origen en Panamá o Costa Rica, en tránsito por estos países o con destino a ellos. Los grupos criminales buscan sistemáticamente infiltrarse y controlar ciertos puntos clave dentro de los puertos para facilitar la contaminación de los contenedores.

COSTA RICA

Los puertos de Costa Rica desempeñan un papel fundamental en la ruta del tráfico de cocaína hacia Europa, ya que los grupos criminales aprovechan la infraestructura de exportación del país para satisfacer la creciente demanda en los mercados europeos.

Costa Rica opera tres puertos principales: Limón y Moín en la costa caribeña y Caldera en el Pacífico. Los traficantes dependen en gran medida de los puertos del Caribe, en particular del Puerto de APM Terminals Moín, inaugurado en 2019, para transportar cocaína a Europa a través de rutas marítimas directas.¹¹⁰

Las autoridades han incautado más cocaína en APM Terminals que en cualquier otro puerto costarricense desde 2019, con incautaciones que alcanzaron un máximo de 11,7 toneladas en 2020.¹¹¹ En 2024, las autoridades incautaron 3,61 toneladas en Moín, en comparación con solo 0,2 toneladas en Caldera, lo que¹¹² destaca el papel fundamental del Caribe en el transbordo de drogas. Los datos de la EUDA refuerzan esta tendencia: entre 2018 y 2021, los traficantes utilizaron Moín más que cualquier otra terminal para enviar cocaína a los puertos belgas.¹¹³

Antes de la apertura de APM Terminals, los traficantes contrabandeaban principalmente pequeñas cantidades de cocaína a través del puerto adyacente operado por el estado en Limón, con flujos dirigidos en gran medida hacia los Estados Unidos. El lanzamiento de la nueva terminal en 2019 cambió esta dinámica al aumentar tanto el volumen como la frecuencia del tráfico de contenedores a Europa, creando nuevas oportunidades para el tráfico a gran escala. El flujo de contenedores de la terminal, 1,2 millones de TEU al año, proporciona

110Departamento del Tesoro de los Estados Unidos, “Treasury Sanctions One of the Caribbean’s Largest Narcotics Traffickers and His Network”, 22 de enero de 2026.

111 Policía Costarricense de Control de Drogas y Ministerio de Seguridad Pública, “Decomisos de drogas en terminales portuarias. 2019-2024”.

112 Policía Costarricense de Control de Drogas y Ministerio de Seguridad Pública, “Decomisos de drogas en terminales portuarias. 2019-2024”.

113 Agencia de la Unión Europea sobre Drogas, “Europe and the global cocaine trade”, actualizado el 6 de mayo de 2022.

una importante cobertura a los traficantes para ocultar cargamentos de cocaína entre exportaciones legítimas, como piñas, bananas, yuca y plátanos. Operada por la compañía naviera danesa Maersk, la terminal de Moín ofrece conexiones marítimas directas entre Costa Rica y el norte de Europa, reduciendo la necesidad de realizar transbordos.

CONTAMINACIÓN FUERA DE LOS PUERTOS

Los grupos criminales utilizan varios métodos para contaminar los contenedores antes de que lleguen a las instalaciones portuarias. La contaminación de contenedores fuera de los puertos era especialmente frecuente antes de que las autoridades costarricenses comenzaran a escanear de forma sistemática la carga con destino a la Unión Europea que transitaba por la terminal de Moín.

Entre los métodos más habituales se encuentra la manipulación de cargamentos legítimos en su lugar de origen, como explotaciones agrícolas o plantas de procesamiento para la exportación. Los traficantes suelen seleccionar contenedores que transportan mercancías secas o productos perecederos, ya que es menos probable que sufran retrasos o sean objeto de inspecciones exhaustivas en el puerto. Como alternativa, los grupos criminales pueden introducir cocaína en cargamentos legítimos durante el transporte. Los camioneros que transportan los contenedores suelen colaborar con los grupos criminales, deteniéndose en puntos previamente acordados donde se lleva a cabo la contaminación de la carga.

Las autoridades costarricenses han identificado una amplia variedad de técnicas de ocultación utilizadas para esconder drogas en la carga. Entre ellas se encuentran el ocultamiento de cocaína en el interior o debajo de palés de madera, la fijación de paquetes en la parte inferior de cajas de fruta, su inserción en productos congelados o su ocultamiento dentro de frutas y hortalizas. Los enfoques más sofisticados implican procesos químicos que integran la cocaína en los productos de

DENTRO DE LA CARGA

Septiembre de 2025 | Fuente: Investigaciones de InSight Crime | Gráfico: Juan Restrepo



1. Los grupos criminales ocultan cocaína dentro de exportaciones legítimas con destino a Europa, incluyendo fruta fresca. La contaminación generalmente ocurre antes de que los contenedores lleguen a los puertos, ya sea en Panamá o en países de origen como Ecuador.

exportación. En una ocasión, una red criminal ocultó cocaína en polvo de yuca congelado para transportarla desde Colombia, pasando por Costa Rica, hasta Europa, aprovechando la densidad y el color del producto para eludir su detección.¹¹⁴

Una vez que los contenedores llegan a las instalaciones portuarias, los traficantes cuentan con la colaboración de personal encargado de la supervisión para que los cargamentos superen los controles de seguridad y los escáneres sin ser sometidos a una inspección adecuada. En otros casos, los traficantes eluden por completo los escáneres mediante la sustitución de contenedores: presentan para inspección un contenedor contaminado, pero hacen pasar por el escáner otro contenedor limpio y utilizan documentación falsificada para garantizar que el contenedor contaminado continúe su recorrido hasta la zona de embarque. Otros informes sugieren que los conductores de camiones han desactivado deliberadamente los escáneres al chocar contra ellos para crear brechas temporales en la capacidad de inspección y permitir que los contenedores contaminados pasen sin control.

114 Europol, “Frozen yucca, hidden cocaine: drug route from Costa Rica to Europe dismantled”, 12 de junio de 2025.

Como parte de las medidas para combatir el contrabando con destino a la Unión Europea, el Gobierno de Costa Rica se ha comprometido a escanear todos los cargamentos que entran y salen del país, además de incorporar equipos adicionales y desplegar fuerzas de seguridad para reforzar la supervisión de la seguridad portuaria. El gobierno también ha implementado escáneres asistidos por IA en Moín y Caldera.¹¹⁵ Si bien estas medidas han mejorado la detección, la aplicación sigue siendo inconsistente.¹¹⁶

CONTAMINACIÓN DENTRO DE LOS PUERTOS

A medida que se han reforzado los controles de seguridad, los traficantes han recurrido cada vez más a la contaminación de contenedores dentro de las propias instalaciones portuarias, lo que les permite eludir por completo las inspecciones realizadas fuera de los puertos. Dentro de los puertos, los grupos criminales identifican contenedores adecuados, a menudo aquellos que transportan mercancías secas o fácilmente sustituibles, una vez que han sido escaneados y autorizados tras los

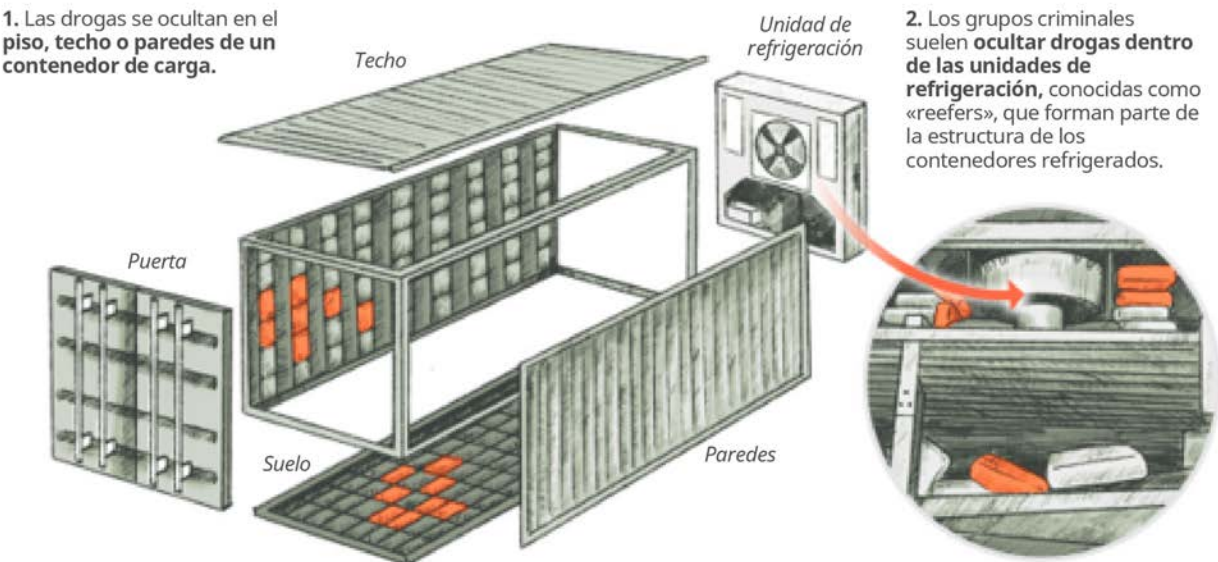
115 Tico Times, “Costa Rica deploys AI port scanners to fight drug trafficking”, 25 de septiembre de 2025.

116 SwissInfo, “Costa Rica comienza plan para escanear todos los contenedores y evitar el narcotráfico”, 13 de julio de 2023.

DENTRO DE LA ESTRUCTURA DEL CONTENEDOR

Septiembre de 2025 | Fuente: Investigaciones de InSight Crime | Gráfico: Juan Restrepo

Este tipo de contaminación ocurre tanto dentro de los puertos como cuando los contenedores son almacenados en bodegas antes de su embarque.



controles de seguridad. Luego, los traficantes introducen cocaína en el puerto y contaminan los contenedores seleccionados.

La técnica más común es *rip-on/rip-off*, en la que los trabajadores portuarios cómplices rompen el sello original de un contenedor, introducen la cocaína en la carga legítima y la vuelven a sellar con una réplica para evitar su detección.¹¹⁷ Este método permite a los traficantes aprovechar las cadenas de suministro legítimas sin el conocimiento de los exportadores ni de los importadores. Las pruebas en vídeo, incluidas las grabaciones difundidas por las autoridades costarricenses, apuntan a la implicación de personal portuario en la facilitación de estas operaciones.

En 2020, toda la cocaína incautada en puertos marítimos de la Unión Europea procedente de cargamentos originados en Limón había sido introducida mediante la técnica conocida como *rip-on/rip-off*. Este método también representó una proporción significativa de las

117 Tico Times, “Cocaine Seizure in Spain Traces Back to Costa Rican Pineapples”, 31 de diciembre de 2025.

incautaciones relacionadas con cargamentos con destino a Moín y dirigidos a Bélgica, superando con creces otras modalidades de contaminación de contenedores.¹¹⁸

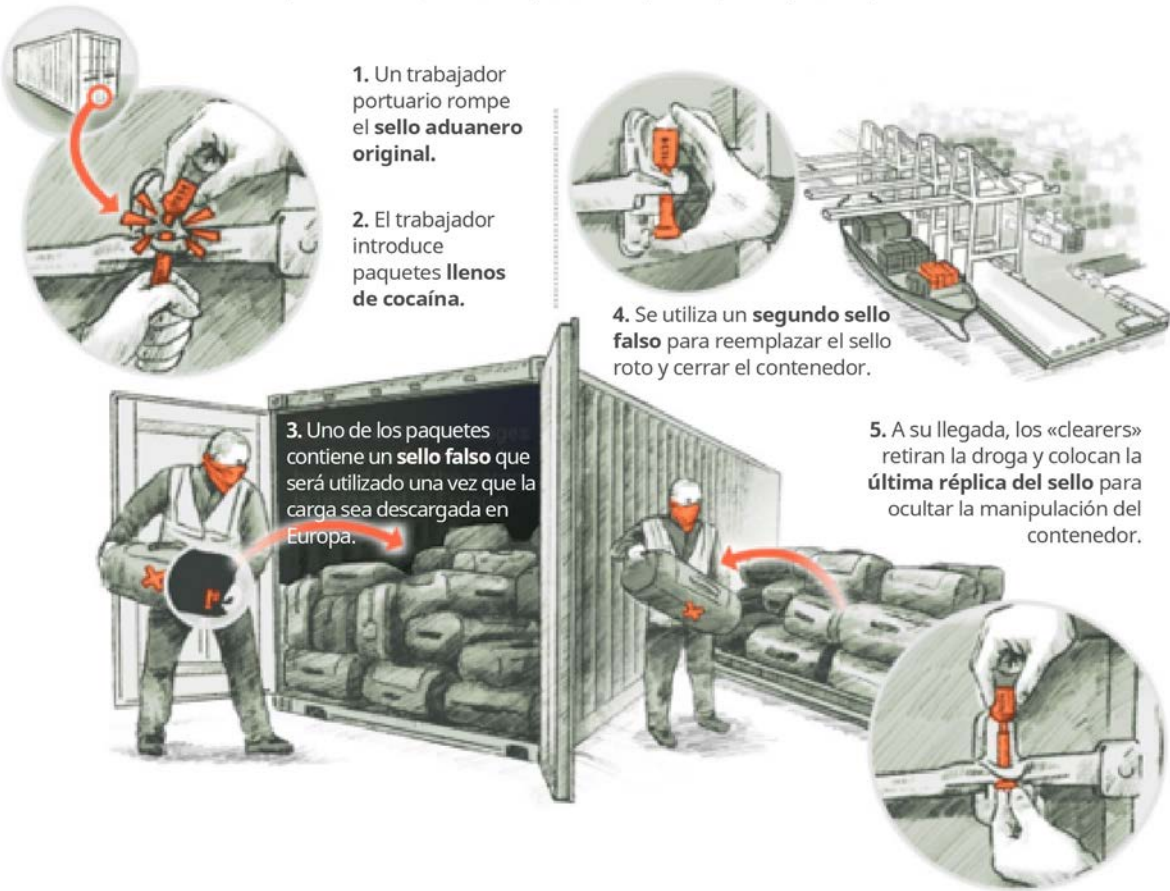
Los contrabandistas también ocultan cantidades menores en la unidad de refrigeración externa del contenedor, conocida como *reefer*. Las personas implicadas en estas operaciones suelen trabajar para empresas que prestan servicios a APM Terminals, lo que permite a los traficantes aprovechar el acceso privilegiado de personal interno. La contaminación generalmente ocurre en lugares donde los controles de seguridad portuaria son débiles, particularmente en áreas que carecen de videovigilancia.

La contaminación de contenedores dentro de los puertos depende de amplias redes de colaboradores, entre ellos manipuladores de carga, camioneros y otro personal portuario que opera más allá de los controles de seguridad iniciales. Los grupos criminales

118 Agencia de la Unión Europea sobre Drogas (EUDA), “Europa y el comercio mundial de cocaína”, última actualización 6 de mayo de 2022.

RIP-ON/RIP-OFF

Septiembre de 2025 | Fuente: Investigaciones de InSight Crime | Gráfico: Juan Restrepo



aprovechan el acceso privilegiado de personal interno para identificar vulnerabilidades y ejecutar sus operaciones, aunque el mantenimiento de estas redes incrementa los costes operativos.

PANAMÁ

Entre enero de 2019 y junio de 2024, Panamá fue el sexto país de origen a nivel mundial de la cocaína destinada a los puertos marítimos de la UE, con 43,7 toneladas de esta droga, según datos de la EUDA.

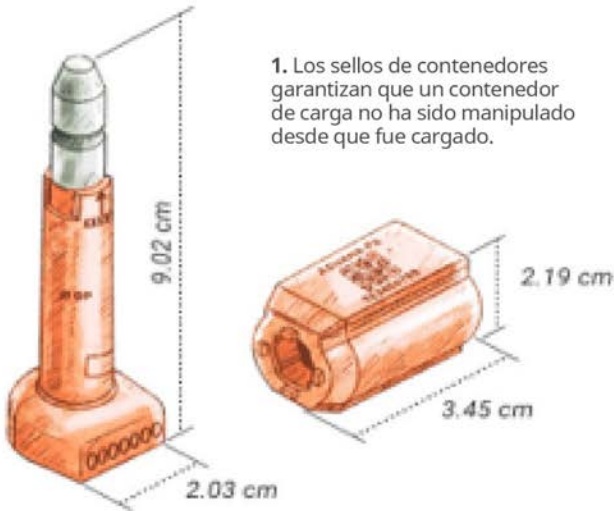
CONTAMINACIÓN DENTRO DE LOS PUERTOS

El método más común utilizado para contaminar la carga en Panamá es la técnica *rip-on/rip-off*,¹¹⁹ en la que los traficantes manipulan los contenedores que esperan su envío sin el conocimiento del remitente o destinatario.

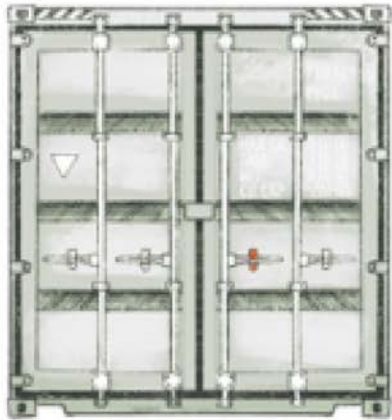
119 Entre 2018 y 2021, toda la cocaína incautada en los puertos belgas en envíos procedentes de Colón se transportó mediante el método *rip-on/rip-off* según [datos de la EUDA](#).

SELLOS DE CONTENEDORES

Septiembre de 2025 | Fuente: Investigaciones de InSight Crime | Gráfico: Juan Restrepo



1. Los sellos de contenedores garantizan que un contenedor de carga no ha sido manipulado desde que fue cargado.



3. La mayoría de los sellos se colocan en la puerta derecha del contenedor, aunque también pueden colocarse en la barra de cierre. En algunos casos, se coloca un segundo sello en la puerta izquierda para mayor seguridad.



4. Para contaminar contenedores, las redes criminales obtienen sellos falsificados con el mismo código alfanumérico que el original, lo que les permite manipular la carga sin alertar a las autoridades.

2. Todos los sellos tienen un código alfanumérico que identifica el contenedor y su carga. Este código aparece en todos los documentos asociados al contenedor, como el recibo de mercancías conocido como conocimiento de embarque (Bill of Lading - BOL).

A continuación, el personal portuario cómplice localiza un contenedor concreto y lo carga con bolsas que contienen cocaína. Por lo general, esto requiere que los trabajadores portuarios rompan el sello único del contenedor, que se reemplaza con una réplica falsificada al cerrar. Se deja un segundo precinto falso en el interior del contenedor, listo para ser utilizado una vez extraída la carga en Europa.

Este método está diseñado para evadir el control portuario, ya que tanto la carga como la descarga se producen dentro del patio de contenedores, evitando inspecciones en las puertas del puerto. Además, es rápido: la contaminación puede producirse en cuestión de minutos, a menudo poco antes de que el contenedor esté previsto que salga.

Otra táctica habitual consiste en que los grupos delictivos oculten ladrillos de cocaína dentro de la unidad de refrigeración externa

de un contenedor o *reefer*. Los traficantes se limitan a esconder alrededor de 50 paquetes de cocaína, cada uno de alrededor de un kilogramo, para evitar sobrecargar el sistema de refrigeración y activar una alarma. Este método también depende de los operarios de carga y los trabajadores de mantenimiento, que pueden acceder a los *reefers* una vez que estos se han almacenado en el patio, eludiendo los controles de seguridad iniciales.

Para introducir la droga en el puerto, los traficantes sobornan a los conductores de camiones de mercancías para que escondan la cocaína en los vehículos y la lleven hasta el patio de contenedores. Los grupos delictivos también pueden sobornar al personal de seguridad encargado de inspeccionar los camiones, introducir drogas de contrabando utilizando vehículos particulares o, simplemente, lanzar bolsas llenas de cocaína por encima de la valla perimetral del puerto.

ENTREGA EN RUTA

Septiembre de 2025 | Fuente: Investigaciones de InSight Crime | Gráfico: Juan Restrep



1. Cuando los buques de carga salen de un puerto, embarcaciones pequeñas o lanchas rápidas (go-fast) se acercan al barco y entregan drogas a miembros de la tripulación.

2. Posteriormente, los miembros de la tripulación cargan la droga en un contenedor a bordo del buque. Para ello, la tripulación necesita sellos falsos para cerrar el contenedor y evitar su detección en los puertos de destino.

CONTAMINACIÓN FUERA DE LOS PUERTOS

Cuando la contaminación se produce fuera de los puertos, los traficantes ocultan las drogas en contenedores vacíos almacenados en almacenes, dentro de sus paredes, techos, suelos, puertas o unidades de refrigeración. Una vez contaminado, el contenedor se llena con carga legítima y se conduce a un puerto para su exportación. Este método suele requerir la connivencia con exportadores o con los funcionarios encargados de manejar los equipos de escaneo en los puertos panameños.

En casos más raros, los traficantes infunden cocaína en líquidos, como café y gasolina, que luego se transportan como carga legítima. Las autoridades tienen dificultades para detectar este tipo de ocultación con los escáneres convencionales.

Los contenedores también se contaminan durante el transporte entre puertos. Esto es especialmente habitual en Panamá, donde la mercancía que llega a los puertos del Pacífico se transporta por ferrocarril o por carretera hasta Colón, en la costa atlántica. Los grupos

delictivos interceptan los contenedores durante el tránsito y ocultan las drogas, ya sea entre la mercancía o dentro de la estructura del contenedor. Las rutas marítimas que unen Panamá con países involucrados en el comercio de cocaína, como Ecuador y Colombia, se consideran especialmente de alto riesgo, lo que significa que la carga se descarga rutinariamente para su inspección. Cada vez más, los traficantes buscan evitar la detección enviando contenedores a Panamá a través de países considerados menos arriesgados, como Guatemala.

En muchos casos, los contenedores que parten de los puertos del Pacífico de Colombia, Ecuador y Perú ya están contaminados antes de llegar a Panamá. Estos envíos suelen atravesar el Canal de Panamá sin atracar en Panamá, lo que deja a las autoridades panameñas con pocas posibilidades o incentivos para detener los cargamentos sospechosos de contener drogas. Las drogas procedentes de Sudamérica suelen ocultarse entre exportaciones legítimas, como fruta fresca o materiales de construcción, incluida la chatarra.

CONCLUSIONES

El corredor del sur de Centroamérica se ha convertido en una de las dinámicas delictivas de mayor importancia estratégica que conectan América Latina con Europa. Costa Rica y Panamá actúan como nodos logísticos fundamentales en los que la ubicación geográfica, la amplia infraestructura marítima, los elevados volúmenes de comercio internacional y la proximidad a Sudamérica brindan a los actores del crimen transnacional oportunidades para operar en múltiples mercados ilícitos. Aunque la estructura y el grado de sofisticación de los grupos delictivos difieren entre ambos países, ambos se han integrado profundamente en las cadenas de suministro delictivas transnacionales que se extienden mucho más allá de la región.

Una característica definitoria del corredor es la creciente profesionalización de las redes delictivas locales. Los agentes nacionales desempeñan cada vez más funciones logísticas especializadas, entre las que se incluyen el transporte, el almacenamiento, la manipulación de la carga, la facilitación de transacciones financieras y el acceso a infraestructuras estratégicas. Estas capacidades han permitido a los grupos locales ir más allá de los roles puramente subordinados y convertirse en socios indispensables para las organizaciones criminales extranjeras. Los grupos delictivos colombianos, mexicanos, europeos y de los Balcanes siguen ejerciendo influencia en el corredor, pero sus operaciones dependen cada vez más de redes locales que controlan el acceso a las rutas, los puertos, las zonas de desembarque costeras y la infraestructura de transporte.

El valor estratégico del corredor se debe a la convergencia de las rutas marítimas, terrestres y aéreas que conectan las cuencas del Pacífico y del Atlántico. El sistema del Canal de Panamá, los complejos portuarios y la infraestructura de transporte interoceánico ofrecen a los delincuentes oportunidades únicas para transportar mercancías ilícitas entre las costas y hacia los mercados internacionales. Costa Rica complementa estas dinámicas a través de sus extensas costas, puertos comerciales,

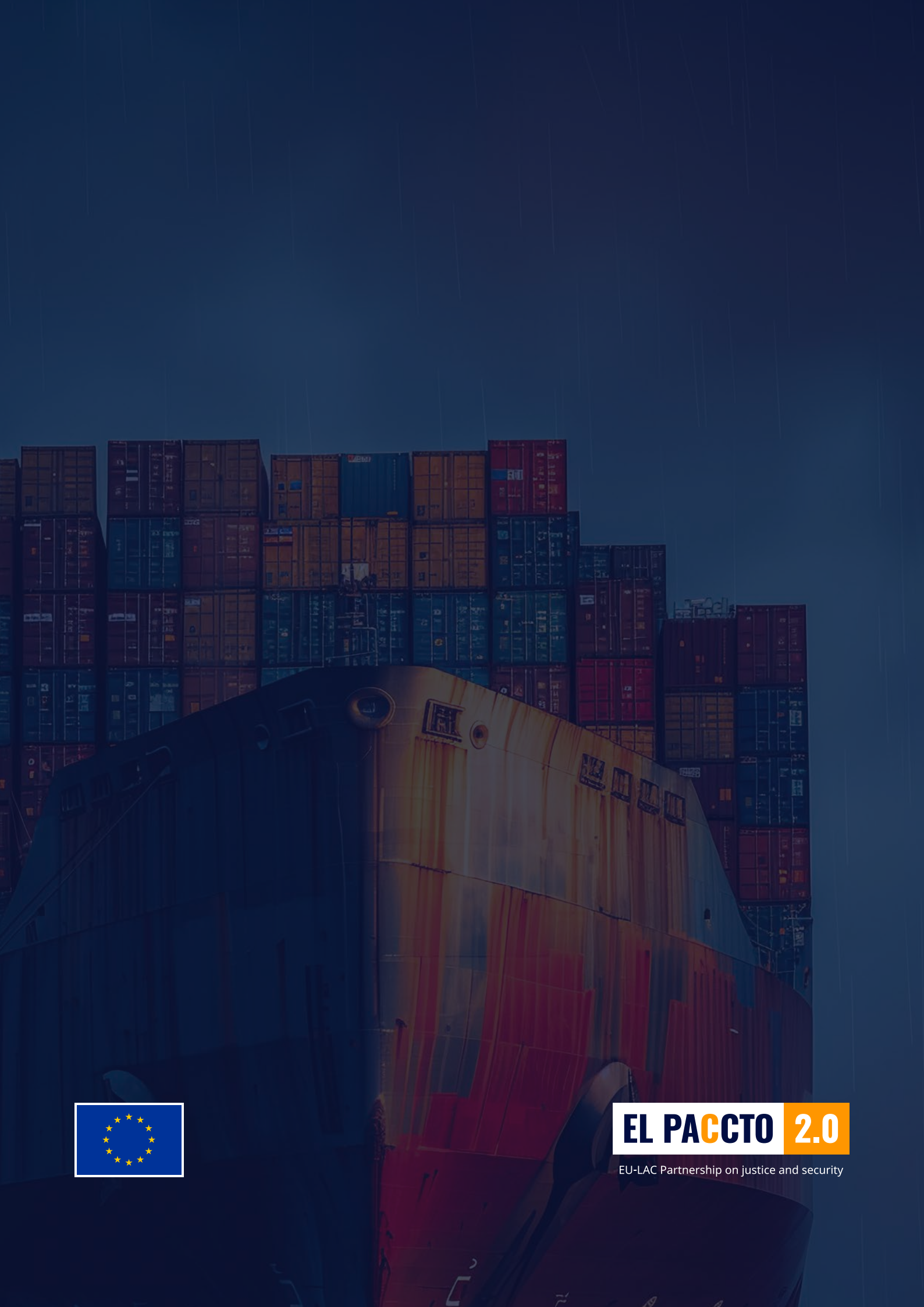
infraestructura turística y conexiones comerciales directas con Europa. Las mismas rutas e infraestructura logística se utilizan habitualmente para múltiples actividades delictivas, entre ellas el tráfico de drogas, los delitos medioambientales, el tráfico de migrantes, los flujos financieros ilícitos, el contrabando y otras formas de delincuencia organizada.

La policriminalidad se ha convertido en una característica definitoria de la actividad delictiva en todo el corredor. Los grupos criminales diversifican cada vez más sus carteras, utilizando rutas comunes, facilitadores, redes de corrupción y mecanismos financieros para apoyar múltiples economías ilícitas simultáneamente. Los delitos ambientales, en particular la minería ilegal, el tráfico de madera y el tráfico de vida silvestre, se han interconectado cada vez más con estructuras delictivas más amplias que solían centrarse principalmente en las drogas, que sirven tanto como actividades generadoras de ingresos como mecanismos para el lavado de ganancias ilícitas. Esta convergencia complica las respuestas judiciales y policiales y exige una comprensión más integral de la dinámica del crimen organizado.

La corrupción sigue siendo uno de los factores facilitadores más importantes en todo el corredor. Los delincuentes siguen aprovechando las vulnerabilidades existentes en las administraciones aduaneras, los cuerpos de seguridad, las operaciones portuarias, las instituciones reguladoras y las estructuras de la administración local. La capacidad de corromper o cooptar a actores estratégicos reduce considerablemente los riesgos operativos y facilita el tráfico de mercancías ilícitas a través de los circuitos comerciales legítimos. A medida que las organizaciones criminales se vuelven más sofisticadas, la corrupción funciona cada vez más como una inversión estratégica en lugar de una práctica oportunista.

Los hallazgos de este informe ponen de manifiesto que, para hacer frente a la delincuencia organizada en el corredor del sur de Centroamérica, se requieren enfoques que vayan más allá de la mera interceptación y la aplicación de la ley. Las respuestas efectivas deben priorizar el intercambio de inteligencia, las investigaciones financieras, las medidas anticorrupción y una mayor cooperación entre las autoridades latinoamericanas y europeas. Se debe prestar especial atención a la protección de las infraestructuras de transporte críticas, al refuerzo de la supervisión de las cadenas de suministro comerciales y a la mejora de la capacidad para identificar la convergencia delictiva entre los distintos mercados ilícitos.

A medida que las redes delictivas siguen adaptándose a la presión judicial y policial, así como a las condiciones cambiantes del mercado, es probable que el corredor centroamericano siga siendo un elemento clave de la actividad delictiva transnacional que conecta América y Europa. La cooperación internacional sostenida, combinada con una comprensión integral de la naturaleza interconectada de las economías criminales, será esencial para reducir la influencia de estas redes y proteger la integridad de los corredores comerciales regionales e internacionales.



EL PACCTO 2.0

EU-LAC Partnership on justice and security