CRIMEN ORGANIZADO DE LOS ANDES AL MERCADO GLOBAL: LOGÍSTICA CRIMINAL, RUTAS CONTRAINTUITIVAS, PUERTOS NO TRADICIONALES Y REEXPORTACIÓN DE COCAÍNA DESDE SUDAMÉRICA

ORGANIZED CRIME FROM THE ANDES TO GLOBAL MARKETS: CRIMINAL LOGISTICS, COUNTERINTUITIVE ROUTES, NON-TRADITIONAL PORTS, AND COCAINE RE-EXPORTATION FROM SOUTH AMERICA

Valeska Troncoso Zúñiga[1]

Resumen

Este artículo analiza la reconfiguración contemporánea de las cadenas logísticas empleadas en el tráfico internacional de cocaína proveniente de Sudamérica. Desde una perspectiva centrada en la logística criminal, examina el papel de las rutas contraintuitivas, los puertos no tradicionales, los mecanismos de reexportación en la conexión entre los centros de producción andinos y los mercados globales cada vez más diversificados. Metodológicamente, se emplea una estrategia cualitativa basada en la triangulación de la literatura especializada, el análisis documental de informes internacionales y la evidencia empírica proveniente de diez entrevistas en profundidad realizadas a especialistas, funcionarios públicos y actores vinculados al ámbito logístico-portuario. Los resultados muestran que las organizaciones criminales han convertido la logística en un componente central de sus estrategias de adaptación, privilegiando la reducción del riesgo por encima de la minimización de costos o de distancias. Esto ha favorecido el uso de rutas indirectas, de puertos ubicados en países no productores y de mecanismos de reexportación que permiten ocultar el origen de la droga e insertarla en las cadenas globales de comercio. Asimismo, se evidencia la creciente importancia de los corredores logísticos regionales y de los nuevos mercados de consumidores, en particular en Asia. El artículo contribuye a la literatura al proponer una lectura integrada de estos fenómenos como manifestaciones de una misma transformación de la logística criminal asociada al tráfico internacional de cocaína.

Palabras clave: crimen organizado, logística criminal, puertos no tradicionales, reexportación, rutas contraintuitivas, tráfico de cocaína

Abstract

This article examines the contemporary reconfiguration of the logistical chains used to traffic cocaine from South America internationally. Drawing on a criminal logistics perspective, it analyzes the role of counterintuitive routes, non-traditional ports, and re-exportation mechanisms in connecting Andean production centers to increasingly diversified global markets. Methodologically, the study adopts a qualitative research strategy based on the triangulation of specialized literature, documentary analysis of international reports, and empirical evidence from 10 in-depth interviews with experts, public officials, and actors in the logistics and port sectors. The findings show that criminal organizations have transformed logistics into a central component of their adaptation strategies, prioritizing risk reduction over cost or distance minimization. This has encouraged the use of indirect routes, ports located in non-producing countries, and re-exportation mechanisms that conceal the origin of cocaine and facilitate its insertion into global trade networks. The analysis also highlights the growing importance of regional logistical corridors and emerging consumer markets, particularly in Asia. The article contributes to the literature by offering an integrated interpretation of these developments as manifestations of a broader transformation in the criminal logistics underpinning international cocaine trafficking.

Keywords: cocaine trafficking, counterintuitive routes, criminal logistics, non-traditional ports, organized crime, re-exportation

1 Doctora (C) en Ciencias Sociales de la Universidad de Buenos Aires (UBA). Encargada de postgrado y del Magíster en Seguridad, Defensa y Relaciones Internaciones de la Academia Nacional de Estudios Políticos y Estratégicos (ANEPE).

Introducción

Durante la última década, el tráfico internacional de cocaína ha experimentado transformaciones significativas que han modificado las dinámicas tradicionales de su circulación a escala global. Aunque América del Sur continúa siendo la principal región productora de cocaína del mundo, el aumento sostenido de la producción y la expansión de nuevos mercados consumidores han incrementado la complejidad de las cadenas de distribución internacionales (GI-TOC, 2025; UNODC, 2024). Como consecuencia, las organizaciones criminales han desarrollado estrategias cada vez más sofisticadas para conectar los centros de producción andinos con mercados geográficamente distantes, incorporando nuevos corredores, infraestructuras y mecanismos de transporte.

La literatura especializada ha contribuido ampliamente a comprender la economía global de la cocaína, prestando especial atención a los territorios de producción, las organizaciones criminales involucradas y los principales mercados de consumo (Bartolomé y Ventura, 2020; Boekhout van Solinge, 2022; GI-TOC, 2025; Hernández-Roy et al., 2023; Jenss, 2020; McDermott et al., 2021; Sampó, 2019; Troncoso, 2017, 2025; Patriarca, 2022; Patriarca y Adorno, 2025; Pinho et al., 2023; Zaitch, 2001, 2002a, 2002b). Sin embargo, ha habido un interés comparativamente menor en examinar la dimensión logística del fenómeno y las infraestructuras que posibilitan la circulación global de la cocaína. Esta omisión resulta especialmente relevante si se considera que el transporte, la conectividad y la capacidad de movilizar cargamentos a través de múltiples jurisdicciones se han convertido en factores centrales en la expansión contemporánea del narcotráfico.

En este contexto, diversas investigaciones han documentado el creciente uso de rutas contraintuitivas, puertos no tradicionales y mecanismos de reexportación por parte de las organizaciones criminales (Sampó y Troncoso, 2023; Troncoso, 2025, 2026). Asimismo, estudios recientes han destacado la relevancia de corredores logísticos regionales, como la hidrovía Paraná-Paraguay, y de la aparición de nuevos mercados consumidores, particularmente en Asia, en la reconfiguración de las rutas globales de tráfico de cocaína (Alda, 2020; Lachi y Martens, 2025; Lien y Feltran, 2025; Sampó y Troncoso, 2025a, 2025b). No obstante, estos fenómenos suelen analizarse por separado, lo que dificulta comprender cómo interactúan en una misma arquitectura logística transnacional.

A partir de esta constatación, el artículo busca responder la siguiente pregunta de investigación: ¿cómo han contribuido las rutas contraintuitivas, los puertos no tradicionales, la reexportación, los corredores logísticos regionales y la expansión de nuevos mercados consumidores a la reconfiguración contemporánea del tráfico internacional de cocaína desde Sudamérica?

Con el fin de responder esta pregunta, el objetivo del trabajo es analizar la transformación de las cadenas logísticas empleadas en el tráfico internacional de cocaína desde Sudamérica, prestando especial atención al papel de las rutas contraintuitivas, los puertos no tradicionales, los mecanismos de reexportación, la hidrovía Paraná-Paraguay y la expansión de nuevos mercados consumidores, particularmente en Asia, en la articulación entre los centros de producción y los mercados globales de consumo.

Se sostiene que la expansión global del mercado de cocaína ha convertido la logística criminal en un componente central de la adaptación y la competitividad de las organizaciones dedicadas al tráfico internacional de drogas. Como resultado, estas organizaciones han privilegiado estrategias orientadas a reducir riesgos más que a minimizar costos o distancias, lo que ha favorecido el uso de rutas indirectas, puertos ubicados en países no productores y mecanismos de reexportación que permiten ocultar el origen de la droga e insertarla en las cadenas globales de comercio. Desde esta perspectiva, las rutas contraintuitivas, los puertos no tradicionales, la reexportación y los corredores logísticos regionales constituyen manifestaciones complementarias de una misma transformación de la logística criminal asociada al tráfico internacional de cocaína.

Para desarrollar este argumento, el artículo se estructura en cinco apartados. En primer lugar, se examina la transformación reciente del mercado global de cocaína y sus implicancias en las dinámicas de distribución internacional. En segundo lugar, se desarrolla el concepto de rutas contraintuitivas como herramienta analítica para comprender las nuevas estrategias logísticas del crimen organizado. En tercer lugar, se analiza el papel de los puertos no tradicionales y la lógica de la reexportación. En cuarto lugar, se estudia la hidrovía Paraná-Paraguay como corredor estratégico en las nuevas geografías del narcotráfico sudamericano. Finalmente, se examina la relación entre estas transformaciones logísticas y la expansión en nuevos mercados consumidores, en particular en Asia, y se presentan las principales conclusiones del trabajo.

Metodología

Este artículo se inscribe en una estrategia de investigación cualitativa de carácter descriptivo-analítico, orientada a examinar la reconfiguración contemporánea de las cadenas logísticas del tráfico internacional de cocaína desde Sudamérica hacia los mercados globales.

Con el propósito de responder la pregunta de investigación, se empleó una estrategia de triangulación metodológica y de fuentes que combinó evidencia bibliográfica, documental y empírica. Este enfoque permitió contrastar distintos tipos de información y fortalecer la consistencia analítica de los hallazgos, particularmente en un ámbito caracterizado por elevados niveles de opacidad, información fragmentada y dificultades de acceso directo a los actores involucrados en actividades ilícitas.

En primer lugar, se realizó una revisión bibliográfica especializada sobre el crimen organizado transnacional, el tráfico internacional de drogas, la logística criminal, la gobernanza portuaria, los corredores logísticos, el comercio marítimo y los mercados globales de cocaína. La revisión incluyó artículos científicos indexados, capítulos de libros, monografías académicas e investigaciones desarrolladas por centros especializados en seguridad, crimen organizado y narcotráfico. Esta etapa permitió identificar los principales debates conceptuales y empíricos vinculados a la transformación de las rutas de tráfico, al uso de infraestructuras logísticas legales y a la expansión geográfica de los mercados de consumo.

En segundo lugar, se realizó un análisis documental de fuentes secundarias elaboradas por organismos internacionales, agencias gubernamentales y organizaciones especializadas. Entre las principales fuentes utilizadas destacan los informes de la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC), de Europol, de la Global Initiative against Transnational Organized Crime (GI-TOC), de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), así como documentos oficiales emitidos por organismos aduaneros, autoridades portuarias y agencias de control fronterizo. Estos materiales permitieron reconstruir las tendencias recientes en la producción mundial de cocaína, las modalidades de tráfico, las rutas de circulación, los patrones de incautación y la expansión de nuevos mercados consumidores.

En tercer lugar, el artículo incorpora evidencia empírica proveniente de investigaciones previas realizadas por la autora entre 2020 y 2025 sobre el tráfico internacional de cocaína, los puertos no tradicionales, las rutas contraintuitivas y la hidrovía Paraná-Paraguay. Esta evidencia se compone de diez entrevistas en profundidad realizadas a informantes clave provenientes de distintos países de América Latina. Los participantes fueron seleccionados mediante un muestreo intencional, complementado con la técnica de bola de nieve, con el propósito de acceder a actores con conocimiento especializado en las dinámicas logísticas del narcotráfico. Entre los entrevistados se incluyen funcionarios públicos vinculados a la seguridad y al control fronterizo, especialistas en crimen organizado, expertos en seguridad portuaria y operadores de actividades logísticas y portuarias. Las entrevistas fueron utilizadas como una fuente complementaria para contextualizar los hallazgos documentales, contrastar información y profundizar en los mecanismos operativos empleados por las organizaciones criminales para la circulación internacional de cocaína.

La información recopilada fue sistematizada y analizada mediante una estrategia de análisis temático, orientada a identificar regularidades, patrones de comportamiento y mecanismos recurrentes asociados a la transformación de la logística criminal. El análisis se concentró particularmente en cuatro dimensiones: (a) el uso de rutas contraintuitivas; (b) la utilización de puertos no tradicionales y de mecanismos de reexportación; (c) el papel de corredores logísticos regionales, especialmente de la hidrovía Paraná-Paraguay; y (d) la relación entre estas transformaciones y la expansión de nuevos mercados consumidores.

Dado que el objetivo de la investigación es comprender los procesos de transformación y las dinámicas de adaptación en el tráfico internacional de cocaína, el estudio no busca producir resultados estadísticamente generalizables ni establecer relaciones causales definitivas. Su aporte radica en ofrecer una interpretación analítica de la reconfiguración contemporánea de la logística criminal asociada al tráfico de cocaína, a partir de la convergencia de evidencia empírica, literatura especializada e información proveniente de organismos internacionales.

La transformación del mercado global de cocaína

Durante la última década, el mercado mundial de cocaína ha experimentado una transformación estructural que ha modificado profundamente la dinámica del tráfico internacional de drogas. Este proceso no puede explicarse únicamente por el aumento de la producción de hoja de coca en los

países andinos, ni por el crecimiento de la demanda en el incansable crecimiento de los mercados consumidores. Por el contrario, se trata de una reconfiguración integral de las cadenas de suministro criminales que ha obligado a las organizaciones dedicadas al narcotráfico a desarrollar nuevas estrategias logísticas, ampliar sus espacios de operación y diversificar tanto las rutas de transporte como los puntos de salida de la mercancía ilícita (UNODC, 2025).

Uno de los principales factores que explican esta transformación es el incremento sostenido de la producción mundial de cocaína. Desde mediados de la década de 2010, los informes de UNODC han documentado niveles históricos de cultivo de coca y de producción potencial de cocaína en Colombia, Perú y Bolivia (UNODC, 2023; 2025). La expansión de los cultivos, la incorporación de nuevas tecnologías de procesamiento y la creciente profesionalización de las organizaciones criminales han permitido aumentar significativamente la productividad de la hoja de coca y los volúmenes de cocaína disponibles para la exportación. Como consecuencia, las estructuras criminales enfrentan actualmente el desafío de movilizar cantidades crecientes de droga hacia mercados cada vez más diversos y geográficamente dispersos (Sampó y Ferreira, 2020).

Este fenómeno ha generado una presión significativa sobre las rutas de tráfico tradicionales, entendidas como aquellas que conectan a los países productores y de tránsito tradicionalmente utilizados (como Brasil y Ecuador) con los países donde se concentra la mayor demanda del estupefaciente. Históricamente, la cocaína producida en los países andinos se dirigía principalmente a Estados Unidos a través de corredores que atravesaban Centroamérica, México y el Caribe. Sin embargo, el fortalecimiento de las capacidades de interdicción, la cooperación internacional y el aumento de los controles en determinadas zonas han incrementado los riesgos asociados a estos corredores (Entrevistas 3 y 6). Como resultado, las organizaciones criminales han comenzado a diversificar los medios de transporte y los puntos de salida utilizados, incorporando espacios que antes ocupaban un lugar secundario en las cadenas globales del narcotráfico (Sampó y Troncoso, 2024).

Paralelamente, Europa ha consolidado su posición como uno de los mercados más atractivos para la comercialización de cocaína. Los elevados precios de venta, la estabilidad de la demanda y la existencia de importantes centros logísticos y financieros convierten al continente europeo en un destino prioritario para las organizaciones criminales sudamericanas (UNODC, 2025). Además, no deja de ser un espacio de tránsito para el envío de droga a otras regiones, como Asia. No obstante, la creciente atención que las autoridades europeas han prestado a los embarques procedentes de países tradicionalmente asociados a la producción de cocaína ha impulsado la búsqueda de nuevos mecanismos para introducir droga en dicho mercado (Sampó y Troncoso, 2023; Troncoso, 2025).

La expansión del mercado europeo constituye solo una parte de una tendencia más amplia. En los últimos años han surgido nuevos espacios de consumo que antes ocupaban una posición marginal en la economía global de la cocaína (Entrevistas 1 y 2). Diversos estudios han documentado un aumento de las incautaciones y del consumo en regiones de Asia y Oceanía, especialmente en China, India, Corea del Sur, Japón y Australia (Sampó y Troncoso, 2023; Sampó y Troncoso, 2024; Sampó y Troncoso, 2025).

La incorporación de estos nuevos mercados ha tenido implicancias logísticas importantes. A diferencia de Estados Unidos o Europa Occidental, donde las rutas de abastecimiento están relativamente consolidadas, los mercados asiáticos requieren cadenas de suministro más extensas, complejas y flexibles (Mcdermott et al. 2021). Esto ha impulsado el desarrollo de nuevas conexiones marítimas y el uso de puertos capaces de operar como plataformas de redistribución internacional (Sampó y Troncoso, 2023; Troncoso, 2025).

En este contexto, los puertos marítimos han adquirido una relevancia estratégica sin precedentes. El transporte marítimo concentra aproximadamente el 80 % del comercio mundial y moviliza millones de contenedores cada año (UNCTAD, 2023). Esta magnitud genera oportunidades particularmente atractivas para las organizaciones criminales, que aprovechan el enorme volumen de mercancías legales para ocultar cargamentos ilícitos dentro de las cadenas globales de suministro (Antonelli, 2020; Madsen, 2018; Sergi, 2022).

Desde esta perspectiva, la evolución reciente del mercado mundial de cocaína puede entenderse como un proceso de adaptación continua a las transformaciones del entorno internacional, en el que las organizaciones criminales modifican rutas, puertos y mecanismos de transporte en función de los riesgos y oportunidades existentes (Zaitch, 2002; Sergi, 2024).

La creciente utilización de los países del Cono Sur como plataformas logísticas debe interpretarse precisamente en este marco. Argentina, Chile y

Uruguay comenzaron a adquirir relevancia no por producir cocaína, sino por ofrecer condiciones logísticas e institucionales que estas organizaciones consideran ventajosas (Entrevista 4). La combinación de puertos modernos, una intensa actividad comercial, una reputación internacional favorable y una menor asociación histórica con el tráfico de drogas ha convertido a estos países en espacios cada vez más atractivos para la exportación de cocaína a mercados globales (Troncoso, 2025).

En consecuencia, la expansión de la producción y la diversificación de los mercados de consumidores han impulsado una profunda reconfiguración de las cadenas logísticas del narcotráfico. En este contexto adquieren relevancia las rutas contraintuitivas, los puertos no tradicionales y los mecanismos de reexportación, fenómenos que reflejan la capacidad de adaptación de las organizaciones criminales frente a un mercado ilícito cada vez más globalizado

Las rutas contraintuitivas como innovación logística del crimen organizado

La expansión reciente del tráfico internacional de cocaína ha estado acompañada de una transformación significativa en las estrategias logísticas de las organizaciones criminales (Entrevista 1). Tradicionalmente, los estudios sobre el narcotráfico han asumido que los actores criminales privilegian rutas que minimizan los costos económicos y los tiempos de transporte (Troncoso, 2025). Desde esta perspectiva, las rutas más eficientes serían aquellas que conectan directamente los centros de producción con los mercados consumidores mediante los trayectos más cortos y accesibles. Sin embargo, la evidencia acumulada en la última década sugiere que esta lógica resulta insuficiente para comprender las dinámicas contemporáneas del tráfico internacional de cocaína (Entrevista 7).

Las organizaciones criminales operan en entornos caracterizados por altos niveles de incertidumbre y de presión estatal. En consecuencia, sus decisiones no dependen exclusivamente de criterios económicos tradicionales, sino de cálculos de riesgo complejos que consideran variables como la intensidad de los controles aduaneros, la capacidad de fiscalización estatal, los niveles de cooperación internacional y la reputación de determinados territorios en las cadenas globales del narcotráfico (Zaitch, 2002; Sergi, 2023). En este contexto, la minimización del riesgo suele ser más importante que la de los costos de transporte (Sampó y Troncoso, 2023).

Para comprender esta transformación proponemos utilizar el concepto de rutas contraintuitivas. Estas corresponden a trayectos terrestres, marítimos, fluviales o aéreos que, desde una perspectiva geográfica, económica o institucional convencional, parecen irracionales por implicar mayores distancias, tiempos de desplazamiento más prolongados o costos operativos más elevados. Sin embargo, desde la perspectiva de las organizaciones criminales, dichas rutas ofrecen ventajas significativas, pues permiten reducir la probabilidad de detección e incrementar las posibilidades de éxito de la operación (Sampó y Troncoso, 2023).

La lógica de las rutas contraintuitivas descansa en una premisa fundamental: la droga puede demorarse más tiempo en llegar al mercado final siempre que aumente la probabilidad de llegar con éxito a su destino. A diferencia de los bienes perecibles, la cocaína no presenta restricciones temporales significativas para su conservación. Esto permite que las organizaciones criminales prioricen trayectos más extensos si estos ofrecen mejores condiciones de seguridad operacional. Como señalaba un entrevistado en investigaciones previas, “la cocaína puede dar la vuelta al mundo si eso reduce las probabilidades de incautación” (Entrevista 8). Es decir, si para garantizar su correcto desembarco en los mercados de consumo la cocaína debe salir de un puerto más lejano e ingresar a través de un puerto no tradicional, aun cuando eso incremente el costo del flete, así se hace. Los cálculos de las organizaciones criminales siempre consideran primero el riesgo y luego el costo económico.

Desde una perspectiva criminológica, este comportamiento es coherente con los enfoques que conciben a las organizaciones criminales como actores racionales capaces de evaluar de manera permanente los costos, beneficios y riesgos asociados a sus actividades ilícitas (Zaitch, 2002). En lugar de buscar la ruta más corta, buscan la menos vigilada. En lugar de privilegiar la proximidad geográfica, privilegian la vulnerabilidad institucional (Sampó y Troncoso, 2023; Sampó y Troncoso, 2025).

La creciente utilización de rutas contraintuitivas puede interpretarse como una consecuencia directa de los procesos de adaptación criminal ante el fortalecimiento de las capacidades estatales de control. Como ha señalado Sergi (2024), los incrementos en las medidas de seguridad portuaria no eliminan necesariamente las actividades ilícitas, sino que, con frecuencia, provocan desplazamientos geográficos hacia espacios considerados más seguros por las organizaciones criminales. Este fenómeno obliga a abandonar las interpretaciones estáticas del narcotráfico y a entender las rutas como construcciones dinámicas que evolucionan de manera permanente en respuesta a las transformaciones del entorno.

Uno de los ejemplos más ilustrativos de esta lógica se observa en el caso chileno. Desde una perspectiva geográfica tradicional, la exportación de cocaína producida en Bolivia o Perú debería realizarse a través de puertos cercanos a los centros de producción o directamente desde los territorios productores. Sin embargo, diversas investigaciones han mostrado que importantes cantidades de cocaína ingresan por el norte de Chile, recorren más de dos mil kilómetros por vía terrestre y, posteriormente, son exportadas desde puertos ubicados en la zona central del país, particularmente en San Antonio (Sampó y Troncoso, 2023; Troncoso, 2017, 2025, 2026). Aunque este trayecto incrementa considerablemente la distancia recorrida, permite aprovechar la reputación internacional de Chile y reducir las sospechas asociadas a los cargamentos procedentes de países productores.

Un fenómeno similar puede observarse en Argentina. La cocaína proveniente de Bolivia y Paraguay suele ingresar por las provincias del norte argentino y luego recorrer extensas distancias hasta llegar a los principales puertos del país. En muchos casos, estos desplazamientos superan ampliamente los mil kilómetros y emplean complejas combinaciones de transporte terrestre, aéreo y fluvial (Sampó y Troncoso, 2023, 2025). Aunque estas rutas implican mayores costos y tiempos de desplazamiento, permiten aprovechar infraestructuras logísticas consolidadas y reducir la visibilidad internacional de los cargamentos.

Uruguay representa otro caso paradigmático. Durante gran parte del siglo XX, el país ocupó una posición marginal en las principales rutas internacionales del narcotráfico. Sin embargo, durante la última década el puerto de Montevideo se ha transformado en un punto de creciente relevancia para las organizaciones criminales sudamericanas (UNODC, 2025). La utilización de Uruguay resulta especialmente interesante porque implica trasladar cocaína producida en países andinos a través de extensos corredores terrestres y fluviales y, posteriormente, exportarla desde uno de los países con mejor reputación institucional de América Latina (Entrevista 2). Este caso evidencia nuevamente cómo las organizaciones criminales privilegian las oportunidades logísticas y reputacionales por encima de la proximidad geográfica.

En consecuencia, las rutas contraintuitivas no deben entenderse como anomalías dentro del sistema global de tráfico de cocaína. Por el contrario, constituyen una manifestación de la creciente capacidad adaptativa de las organizaciones criminales frente a un entorno internacional caracterizado por controles más estrictos y exigencias de seguridad más elevadas. Además, es importante aclarar que estas rutas complementan los esquemas tradicionales utilizados por las organizaciones criminales, no los reemplazan. Su estudio permite comprender cómo la innovación logística se ha convertido en un recurso estratégico del crimen organizado transnacional contemporáneo y ayuda a explicar la creciente importancia de los puertos no tradicionales y de los procesos de reexportación analizados en la siguiente sección.

Puertos no tradicionales y la lógica de la reexportación

La creciente utilización de rutas contraintuitivas ha estado acompañada de otro fenómeno igualmente relevante para comprender la evolución contemporánea del tráfico internacional de cocaína: la consolidación de puertos no tradicionales como plataformas de exportación a mercados globales. Aunque la literatura especializada ha prestado una atención creciente a los puertos europeos utilizados como puntos de ingreso de cocaína, el análisis de los puertos de salida ubicados en América del Sur sigue siendo relativamente limitado (Jenss 2020; Sampó y Troncoso, 2023; Sampó y Troncoso, 2024; Sampó y Troncoso, 2025a; Sampó y Troncoso, 2025b; Troncoso, 2025, 2026; Zaitch 2001; Zaitch 2002).

Esta situación resulta particularmente problemática porque los puertos constituyen uno de los componentes más importantes de las cadenas logísticas criminales contemporáneas. Lejos de ser simples infraestructuras de transporte, los puertos representan espacios donde convergen actores públicos y privados, actividades económicas legales e ilegales, flujos comerciales globales y distintos niveles de gobernanza territorial (Antonelli, 2020; Madsen, 2018; Sergi y Storti, 2020). Como consecuencia, las vulnerabilidades existentes en estos espacios pueden ser aprovechadas por organizaciones criminales interesadas en introducir mercancías ilícitas en las cadenas globales de suministro.

Desde esta perspectiva, proponemos entender los puertos no tradicionales como aquellos ubicados en países que no producen cocaína, que históricamente no han sido identificados por la comunidad internacional como grandes exportadores de drogas y que, por ello, generan menores niveles de sospecha por parte de las autoridades aduaneras de los países de destino (Sampó y Troncoso, 2023, 2025). La importancia de estos puertos no radica únicamente en su ubicación geográfica, sino también en la reputación internacional asociada al territorio desde el que operan.

La utilización de estos espacios responde a una lógica específica que denominamos reexportación. A diferencia de los mecanismos tradicionales de tráfico, en los que la cocaína se exporta directamente desde los países productores hacia los mercados consumidores, la reexportación implica el traslado previo de la droga a un tercer país, desde donde posteriormente se enviará a su destino final. El objetivo principal no es modificar el producto, sino alterar el origen percibido del cargamento (Sampó y Troncoso, 2023, 2025; Troncoso, 2025).

En términos prácticos, la cocaína producida en Bolivia, Perú o Colombia es desplazada a países como Argentina, Chile o Uruguay por rutas terrestres, fluviales o marítimas. Una vez allí, es incorporada a cadenas logísticas legales y exportada con la documentación comercial correspondiente al país de salida. Como resultado, las autoridades aduaneras europeas, asiáticas o norteamericanas enfrentan mayores dificultades para identificar el verdadero origen de la mercancía ilícita (Entrevistas 7 y 9).

Este proceso puede entenderse como una forma de "lavado logístico". Así como el lavado de activos busca ocultar el origen ilícito de recursos financieros mediante operaciones aparentemente legales, la reexportación busca ocultar el origen geográfico de la cocaína mediante su incorporación a cadenas legítimas de comercio internacional. El valor estratégico de esta práctica radica en que las agencias de control suelen asignar distintos niveles de riesgo a los cargamentos según su país de origen (McDermott et al., 2021).

Esta dinámica otorga una ventaja comparativa a las organizaciones criminales. Un contenedor procedente de Colombia, Perú o Ecuador probablemente será sometido a un nivel de fiscalización más alto en los puertos europeos que uno procedente de Chile, Uruguay o Argentina. Las organizaciones criminales comprenden esta diferencia y adaptan sus estrategias logísticas en consecuencia (Sampó y Troncoso, 2023; McDermott et al., 2021)

Los casos de Buenos Aires, San Antonio y Montevideo ilustran claramente este fenómeno. Estos puertos comparten varias características que los convierten en espacios atractivos para la reexportación de cocaína. En primer lugar, poseen una intensa actividad comercial internacional y movilizan grandes volúmenes de carga contenerizada (Entrevistas 9 y 10). En segundo lugar, cuentan con infraestructura moderna y altos niveles de conectividad marítima con Europa, Asia y Norteamérica. Finalmente, se encuentran ubicados en países que históricamente han proyectado una imagen internacional relativamente distante de los principales circuitos globales del narcotráfico (Sampó y Troncoso, 2023).

La relevancia de estos puertos también se explica por las limitaciones inherentes a los sistemas de control portuario. El crecimiento constante del comercio marítimo internacional ha generado una situación en la que resulta materialmente imposible inspeccionar la totalidad de los contenedores que circulan diariamente por los puertos del mundo (UNCTAD, 2020). Las autoridades deben seleccionar qué inspeccionar mediante sistemas de evaluación de riesgos, inteligencia previa y criterios probabilísticos. Las organizaciones criminales aprovechan precisamente estas limitaciones estructurales para ocultar cargamentos ilícitos dentro de flujos comerciales legítimos (Bueger y Edmunds, 2020).

Diversos estudios han demostrado que los puertos constituyen espacios particularmente vulnerables a la infiltración criminal debido a la multiplicidad de actores involucrados en las operaciones logísticas (Antonelli, 2021, 2024; Boekhout van Solinge, 2022; Sergi et al., 2021; Sergi, 2023, 2024). Empresas transportistas, operadores portuarios, agentes aduaneros, exportadores, importadores y funcionarios públicos participan simultáneamente en procesos complejos que ofrecen múltiples oportunidades para la corrupción, la cooptación o la infiltración criminal (Lantsman, 2017; Moiseienko et al., 2020; Roks et al., 2020).

La importancia de los puertos no tradicionales también debe entenderse en relación con los corredores que los conectan con los centros de producción y de tránsito de cocaína. Como señala Madsen (2018), los puertos deben analizarse como espacios insertos en territorios más amplios. Esto significa que las vulnerabilidades portuarias dependen tanto de las características de las instalaciones como de las dinámicas territoriales que las rodean. En el caso de los puertos del Cono Sur, su relevancia está estrechamente vinculada a la existencia de corredores terrestres y fluviales que conectan los centros de producción andinos con las terminales marítimas del Atlántico y del Pacífico.

En definitiva, los puertos no tradicionales han adquirido una importancia creciente en las cadenas globales del tráfico de cocaína porque permiten articular tres elementos estratégicos: el uso de rutas contraintuitivas, la explotación de vulnerabilidades logísticas y la implementación de mecanismos de reexportación. Más que fenómenos independientes, estos elementos forman parte de una misma estrategia orientada a facilitar la circulación internacional de

cocaína hacia mercados cada vez más diversos y distantes.

Comprender esta lógica resulta fundamental para analizar la creciente relevancia de la hidrovía Paraná-Paraguay como corredor estratégico en las nuevas geografías del narcotráfico internacional, tema que se aborda en la siguiente sección.

La hidrovía Paraná-Paraguay como corredor estratégico del tráfico de cocaína

La transformación de las rutas del tráfico internacional de cocaína no puede comprenderse únicamente a partir del análisis de puertos individuales. Como han señalado diversos autores, las organizaciones criminales operan cada vez más mediante cadenas logísticas complejas que articulan múltiples espacios territoriales, infraestructuras de transporte y jurisdicciones estatales (Jenss, 2020; Sergi, 2024). Desde esta perspectiva, los corredores de circulación adquieren una relevancia similar, o incluso superior, a la de los puntos de origen y de destino.

La hidrovía Paraná-Paraguay constituye uno de los ejemplos más representativos de esta transformación. Con una extensión superior a los 3.400 kilómetros, conecta territorios de Bolivia, Brasil, Paraguay, Argentina y Uruguay mediante un sistema fluvial diseñado originalmente para facilitar la integración económica regional y el comercio internacional. Sin embargo, las mismas características que convierten a la hidrovía en un activo estratégico para el comercio legal también generan oportunidades significativas para actividades ilícitas (Cieza, 2021; Devia & Ortega, 2018; Lien & Feltran, 2025; Sampó y Troncoso, 2025).

Más que una ruta específica, la hidrovía opera como un corredor logístico que articula espacios de producción, tránsito y exportación en una misma infraestructura regional. En el caso del tráfico de cocaína, esta condición resulta especialmente relevante por su capacidad para conectar territorios productores y zonas de tránsito con puertos de salida en el Atlántico Sur (Cieza, 2021; Lachi & Martens, 2025; Nicaso, 2023; Sampó, 2019; Sampó y Troncoso, 2023; 2025).

En el caso de la hidrovía, esta vulnerabilidad se asocia a una combinación de factores geográficos, operacionales e institucionales. Desde una perspectiva geográfica, el corredor atraviesa extensas áreas caracterizadas por una presencia estatal limitada y por fronteras altamente porosas (Entrevista 10). Tal como ha señalado Idler (2019), los espacios fronterizos suelen transformarse en zonas particularmente atractivas para las organizaciones criminales debido a las asimetrías regulatorias y a las dificultades que enfrentan los Estados para coordinar mecanismos efectivos de control.

Estas condiciones adquieren una relevancia especial en la región comprendida entre Bolivia y Paraguay. Ambos países ocupan posiciones estratégicas en las cadenas de tráfico de cocaína sudamericanas. Bolivia continúa siendo uno de los principales productores de cocaína de la región, mientras que Paraguay se ha consolidado como un corredor privilegiado debido a su ubicación geográfica, la extensión de sus fronteras y la presencia de importantes organizaciones criminales transnacionales, en particular el Primeiro Comando da Capital (PCC) y el Comando Vermelho (CV) (GI-TOC, 2025).

Las investigaciones realizadas sobre la hidrovía (Sampó y Troncoso, 2025) muestran que las organizaciones criminales aprovechan, en particular, tres elementos. En primer lugar, la utilización de convoyes de barcazas que transportan enormes volúmenes de mercancías a lo largo del corredor. En segundo lugar, la existencia de múltiples puertos públicos y privados distribuidos en los distintos países. En tercer lugar, la posibilidad de realizar transbordos sucesivos antes de que la carga alcance puertos oceánicos como Buenos Aires o Montevideo (Entrevistas 8, 9 y 10).

La utilización criminal de la hidrovía también revela una transformación importante en las dinámicas del tráfico de cocaína. Durante décadas, gran parte de la literatura se centró en las rutas marítimas del Caribe o del Pacífico. Sin embargo, la evidencia reciente sugiere que los corredores fluviales desempeñan un papel creciente en las estrategias logísticas de las organizaciones criminales (UNODC, 2023). Estos espacios ofrecen niveles de control considerablemente menores que los observados en puertos marítimos internacionales altamente vigilados.

Los casos de incautación ocurridos en Hamburgo, Amberes y Rotterdam en los últimos años permiten observar con claridad esta dinámica. Diversas investigaciones judiciales han demostrado que importantes cargamentos de cocaína exportados desde puertos del Cono Sur habían transitado previamente por la hidrovía Paraná-Paraguay antes de alcanzar terminales oceánicas desde donde fueron enviados a Europa (Troncoso y Sampó, 2025). Estos casos muestran que la hidrovía no opera como una ruta aislada, sino como parte de una arquitectura logística más amplia que conecta espacios de producción, tránsito, almacenamiento y exportación.

Particularmente relevante resulta el caso de la Operación A Ultranza PY, considerada una de las investigaciones más importantes sobre el crimen organizado en la historia reciente de Paraguay. Los antecedentes del caso revelaron la existencia de complejas redes empresariales y logísticas que utilizaban estructuras legales para movilizar cocaína desde Bolivia hacia mercados internacionales. La investigación puso de manifiesto la capacidad de las organizaciones criminales para insertarse en cadenas comerciales legítimas, aprovechando las oportunidades que ofrece la conectividad regional (Ministerio Público de Paraguay, 2022).

La hidrovía también permite observar cómo la conectividad regional se ha convertido en un recurso estratégico para las organizaciones criminales. Más que controlar territorios específicos, estas buscan aprovechar infraestructuras existentes que faciliten la circulación de mercancías a través de múltiples jurisdicciones.

Lejos de constituir una anomalía regional, este corredor representa una manifestación concreta de cómo las infraestructuras diseñadas para facilitar el comercio internacional pueden integrarse en las cadenas globales del tráfico de cocaína.

En consecuencia, la hidrovía Paraná-Paraguay debe entenderse no solo como una ruta de tránsito, sino también como un corredor estratégico que articula la producción, el transporte, el almacenamiento, la reexportación y el acceso a los mercados internacionales. Su creciente relevancia demuestra que el análisis del tráfico contemporáneo de cocaína requiere prestar atención a las infraestructuras logísticas que conectan Sudamérica con mercados cada vez más distantes.

Del Atlántico y el Pacífico a Asia: nuevos mercados y la globalización de la cocaína

La creciente utilización de rutas contraintuitivas, puertos no tradicionales y mecanismos de reexportación sólo puede comprenderse plenamente a la luz de las transformaciones recientes del mercado global de la cocaína. Durante gran parte del siglo XX, el tráfico internacional de esta droga estuvo orientado principalmente hacia Estados Unidos, mientras que Europa ocupaba un lugar secundario en los mercados de consumo. Sin embargo, en las últimas dos décadas esta situación ha cambiado significativamente. Europa se consolidó como uno de los principales destinos de la cocaína sudamericana y, paralelamente, surgieron nuevos espacios de consumo y tránsito en Asia, África y Oceanía (UNODC, 2023).

Este fenómeno ha coincidido con un incremento sostenido de la producción mundial de cocaína. El aumento de los cultivos de coca, la mejora de los procesos de refinamiento y la expansión de las capacidades logísticas de las organizaciones criminales han generado una mayor disponibilidad de drogas para abastecer mercados cada vez más diversos. Como señalan Sampó y Troncoso (2025a), la expansión de la oferta ha incentivado la búsqueda de nuevos espacios de comercialización, lo que ha impulsado a las organizaciones criminales a desarrollar rutas más extensas y complejas para alcanzar a consumidores ubicados fuera de los mercados tradicionales.

En este contexto, Asia ha cobrado una relevancia creciente. Aunque los niveles de consumo continúan siendo inferiores a los observados en Europa o en América del Norte, las incautaciones registradas en los últimos años sugieren una expansión sostenida de los flujos de cocaína hacia la región. A diferencia de lo ocurrido en décadas anteriores, cuando Asia aparecía principalmente como un espacio de tránsito para otras drogas, actualmente diversos países comienzan a desempeñar simultáneamente funciones de tránsito, de redistribución y de consumo (Sampó y Troncoso, 2025a).

China constituye uno de los casos más significativos. Más allá de las limitaciones en la disponibilidad de datos oficiales, las incautaciones realizadas por las autoridades chinas y hongkonesas evidencian una ruta consolidada de tráfico de cocaína hacia el país. Entre 2018 y 2023, las incautaciones en China, Hong Kong y Macao se triplicaron, pasando de menos de una tonelada anual a más de tres toneladas (UNODC, 2023). Esta evolución resulta particularmente relevante si se considera que China concentra el mayor volumen de tráfico marítimo contenerizado del mundo y mantiene una intensa relación comercial con América Latina. La magnitud de estos flujos facilita la inserción de cargamentos ilícitos en cadenas comerciales legítimas, reproduciendo, a escala transpacífica, las dinámicas observadas en los puertos no tradicionales del Cono Sur. Asimismo, diversos informes identifican a China como un nodo de redistribución que conecta América Latina con otros mercados asiáticos y con Oceanía (GI-TOC, 2025).

Corea del Sur es otro ejemplo de la expansión de la cocaína en Asia. Tradicionalmente considerada una sociedad con bajos niveles de consumo de drogas ilícitas, en la última década ha experimentado un aumento significativo de las incautaciones y de los delitos asociados al narcotráfico. Este fenómeno ha despertado preocupación entre las autoridades debido a la posibilidad de que los volúmenes

detectados representen sólo una fracción de los cargamentos efectivamente introducidos en el país. La importancia de Corea del Sur se debe especialmente al puerto de Busan, uno de los principales centros logísticos de Asia oriental y un nodo fundamental de las rutas transpacíficas. Diversas investigaciones han identificado cargamentos procedentes de Colombia, Ecuador, México, Guatemala, Honduras y Chile con destino a este puerto, lo que confirma la creciente importancia de los corredores del Pacífico en las nuevas geografías del tráfico internacional de cocaína (GI-TOC, 2021a).

India constituye probablemente el ejemplo más claro de la lógica de las rutas contraintuitivas aplicada a los nuevos mercados. Aunque el consumo continúa siendo relativamente reducido, las incautaciones muestran un crecimiento sostenido en los últimos años. Particularmente reveladores son los casos detectados por las autoridades indias en cargamentos procedentes de América Latina que transitaron previamente por Panamá, Amberes y Colombo antes de llegar a puertos indios. Estos recorridos evidencian que las organizaciones criminales privilegian la reducción del riesgo por encima de la proximidad geográfica, combinando múltiples escalas y jurisdicciones antes de alcanzar el mercado final. Las investigaciones de la Dirección de Inteligencia de Ingresos de India también han advertido de un incremento en las incautaciones de cocaína transportada en contenedores marítimos, un fenómeno que confirma el uso creciente de cadenas logísticas globales para abastecer este mercado emergente (GI-TOC, 2021b).

Otros casos asiáticos permiten observar dinámicas complementarias. Nepal se ha consolidado como un espacio de tránsito que conecta cargamentos procedentes de Sudamérica con India, Hong Kong, Corea del Sur, Tailandia y Australia. Japón, por su parte, presenta un escenario más ambiguo. Aunque las incautaciones aumentaron significativamente entre 2015 y 2020, la evidencia disponible sugiere que el mercado japonés continúa siendo relativamente pequeño y que buena parte de los grandes decomisos corresponde a operaciones aisladas más que a una expansión sostenida del consumo (Sampó y Troncoso, 2025a). Estas diferencias muestran que la expansión asiática de la cocaína no sigue un patrón homogéneo y que los distintos países ocupan posiciones diferenciadas en las cadenas globales del narcotráfico.

La creciente relevancia de Asia ayuda a comprender por qué las organizaciones criminales han incrementado el uso de rutas contraintuitivas, puertos no tradicionales y mecanismos de reexportación. Conectar los centros de producción andinos con consumidores ubicados a más de quince mil kilómetros de distancia requiere estructuras logísticas capaces de aprovechar las oportunidades que ofrecen las cadenas globales de comercio y transporte. En este escenario, los puertos sudamericanos del Atlántico y del Pacífico actúan como puntos de articulación entre la producción regional y mercados cada vez más distantes. Los corredores marítimos que conectan Chile con el Asia-Pacífico y aquellos que vinculan Europa con Asia a través de puertos atlánticos forman parte de una misma arquitectura logística orientada a sostener la expansión global de la cocaína.

En definitiva, la emergencia de los mercados asiáticos demuestra que la geografía contemporánea del tráfico de cocaína ya no puede explicarse únicamente a partir de la relación entre productores y consumidores tradicionales. Aunque la producción continúa concentrándose en la región andina, las dinámicas que organizan la circulación de la droga son cada vez más globales. La expansión de la cocaína hacia China, Corea del Sur, India y otros países asiáticos constituye una manifestación concreta de la capacidad de las organizaciones criminales para adaptar sus estrategias logísticas a una economía mundial caracterizada por la conectividad, la movilidad y la integración de los mercados.

Conclusiones

Durante décadas, la comprensión del tráfico internacional de cocaína estuvo dominada por enfoques centrados en la producción, las organizaciones criminales y los mercados de consumo. Esta aproximación permitió identificar con claridad el papel desempeñado por los países andinos como principales centros de cultivo y procesamiento de cocaína, así como la importancia de Estados Unidos y, posteriormente, de Europa como principales espacios de consumo. Sin embargo, la evidencia analizada en este trabajo sugiere que dichas aproximaciones resultan insuficientes para comprender las transformaciones recientes experimentadas por las cadenas globales del narcotráfico.

La expansión sostenida de la producción de cocaína observada desde mediados de la década de 2014, junto con la diversificación geográfica de los mercados consumidores, ha impulsado una profunda reconfiguración de las estrategias logísticas desarrolladas por las organizaciones criminales. Como consecuencia, la circulación internacional de cocaína ya no puede explicarse únicamente a partir de las dinámicas de producción o de consumo, sino que requiere incorporar una dimensión, frecuentemente

subestimada en la literatura especializada, que es la logística criminal.

En este sentido, uno de los principales hallazgos de este artículo consiste en demostrar que las organizaciones criminales han desarrollado mecanismos de adaptación que privilegian la reducción del riesgo por sobre la reducción de costos o de distancias. Este comportamiento coincide con los planteamientos de Zaitch (2002), quien sostiene que los actores involucrados en el tráfico internacional de drogas operan como agentes racionales que evalúan de forma continua las probabilidades de éxito y de fracaso de cada operación. Desde esta perspectiva, la elección de rutas, puertos y corredores logísticos responde a cálculos complejos de riesgo más que a criterios exclusivamente económicos.

El concepto de rutas contraintuitivas, desarrollado en este trabajo, permite comprender precisamente esta transformación. Lejos de constituir anomalías dentro del sistema global de tráfico de cocaína, estas rutas representan respuestas racionales ante un entorno internacional caracterizado por niveles crecientes de control policial e interdicción. Las organizaciones criminales están dispuestas a asumir mayores costos operativos y tiempos de transporte cuando ello incrementa las probabilidades de que la mercancía alcance su destino final. En consecuencia, la lógica tradicional que asociaba la eficiencia criminal con la proximidad geográfica debe revisarse a la luz de las nuevas dinámicas observadas.

Un segundo hallazgo relevante se refiere al papel de los puertos no tradicionales en las cadenas globales del narcotráfico. Tal como plantean Sergi (2020a), Antonelli (2020) y Madsen (2018), los puertos constituyen espacios particularmente complejos donde convergen dinámicas económicas legales e ilegales. Sin embargo, la evidencia presentada demuestra que la importancia de determinados puertos no depende exclusivamente de sus capacidades operativas ni de su infraestructura física, sino también de la reputación internacional asociada a los territorios en los que están ubicados. Dado que los sistemas de control aduanero asignan distintos niveles de riesgo según el origen de los cargamentos, los puertos ubicados en países históricamente menos asociados al narcotráfico suscitan menor sospecha. En consecuencia, estos espacios ofrecen ventajas estratégicas para las organizaciones criminales, que pueden aprovechar su reputación comercial para ocultar el verdadero origen de la cocaína y facilitar su circulación en los mercados internacionales.

Los casos de Buenos Aires, San Antonio y Montevideo ilustran cómo las organizaciones criminales aprovechan las ventajas de operar desde países que históricamente no se han identificado como grandes exportadores de cocaína. Esta condición permite reducir los niveles de sospecha asociados a los cargamentos y facilita la inserción de mercancías ilícitas en cadenas comerciales legítimas. Como resultado, los puertos no tradicionales se convierten en activos estratégicos en la arquitectura logística del crimen organizado contemporáneo.

En estrecha relación con lo anterior, este trabajo argumenta que la reexportación constituye uno de los mecanismos más relevantes para comprender la evolución reciente del tráfico internacional de cocaína. La reexportación permite ocultar el origen real de la droga mediante su traslado previo a países con una reputación comercial favorable. Este proceso funciona como un lavado logístico que busca modificar la percepción del riesgo asociada al cargamento sin alterar el producto transportado. Aunque esta práctica ha recibido una atención limitada en la literatura especializada, los casos analizados sugieren que se ha convertido en un componente central de las estrategias criminales contemporáneas.

La hidrovía Paraná-Paraguay constituye un ejemplo particularmente ilustrativo de estas dinámicas. Lejos de ser simplemente una vía de transporte fluvial, este corredor opera como una infraestructura estratégica que conecta espacios de producción, tránsito y exportación a escala regional. Las organizaciones criminales contemporáneas tienden a aprovechar infraestructuras desarrolladas para actividades económicas legítimas en lugar de construir sistemas paralelos. La hidrovía refleja precisamente esta lógica, demostrando cómo una infraestructura diseñada para promover la integración económica regional puede utilizarse simultáneamente como componente fundamental de cadenas globales de suministro ilícitas.

Los hallazgos también permiten dialogar con debates más amplios sobre la globalización y el crimen organizado. Andreas (2011) ha mostrado que la expansión de los flujos globales genera simultáneamente nuevas oportunidades económicas y nuevas oportunidades para actividades ilícitas. En una línea similar, Castells (2010) sostiene que la sociedad contemporánea se caracteriza por la creciente importancia de las redes y de los flujos que atraviesan las fronteras nacionales. La evolución reciente del tráfico de cocaína parece confirmar ambas perspectivas. Las organizaciones criminales han demostrado una notable capacidad para insertarse en las infraestructuras que sostienen la economía global, aprovechando la conectividad internacional para expandir sus operaciones a mercados cada vez más distantes.

La emergencia de nuevos mercados consumidores en Asia constituye, probablemente, la manifestación más visible de este fenómeno. La creciente importancia de países como China, India, Japón y Corea del Sur demuestra que la economía global de la cocaína atraviesa un proceso de expansión geográfica que excede ampliamente los espacios tradicionalmente asociados al consumo de drogas (UNODC, 2023; McDermott et al., 2021). En consecuencia, las rutas contraintuitivas, los puertos no tradicionales y los mecanismos de reexportación deben entenderse como respuestas logísticas a una demanda cada vez más globalizada.

Desde una perspectiva de política pública, estos hallazgos sugieren la necesidad de revisar los enfoques convencionales de control del narcotráfico. Las estrategias centradas exclusivamente en los países productores o en determinados corredores tradicionales resultan insuficientes frente a organizaciones criminales capaces de reconfigurar de manera permanente sus cadenas logísticas. El desafío no consiste únicamente en fortalecer los controles en espacios específicos, sino en comprender cómo interactúan las distintas infraestructuras, corredores y nodos que conforman las cadenas globales de circulación de mercancías ilícitas.

Finalmente, este artículo propone desplazar parcialmente la atención de las organizaciones criminales hacia las infraestructuras que posibilitan su funcionamiento. Más que estudiar exclusivamente a quienes trafican con cocaína, resulta necesario comprender cómo circula y en qué condiciones. Desde esta perspectiva, las rutas contraintuitivas, los puertos no tradicionales y la reexportación se presentan como elementos fundamentales para interpretar las nuevas geografías del tráfico internacional de drogas.En definitiva, la expansión global de la cocaína no responde únicamente al aumento de la producción o del consumo, sino a la capacidad de las organizaciones criminales para desarrollar redes logísticas cada vez más sofisticadas que conectan los territorios productores de América del Sur con mercados a escala mundial.

Referencias

Andreas, P. (2003). Redrawing the Line: Borders and Security in the Twenty-first Century. International Security, 28(2): 78–111. doi: https://doi.org/10.1162/016228803322761973

Antonelli, M. (2021). An exploration of organized crime in Italian ports from an institutional perspective. Presence and activities. Trends in Organized Crime, 24(2), 152-170. https://doi.org/10.1007/s12117-020-09400-z

Antonelli, M. (2024). Unpacking drug trafficking phenomenon through seaports: Lessons from the Italian ports. Global Crime, 25(1), 72-95. https://doi.org/10.1080/17440572.2024.2342775

Bartolomé, M. & Ventura-Barreiro, V. (2019, November 8). El papel de Bolivia dentro de los esquemas del tráfico de cocaína. Real Instituto Elcano [online]. https://bit.ly/4mNrCWt

Boekhout van Solinge, T. (2022). Global cocaine flows, geographical displacement, and crime convergence. In E. Savona, R. Guerette & A. Aziani (eds.), The evolution of illicit flows: Displacement and convergence among transnational crime (pp. 57-81). Springer.

Bueger, C., y Edmunds, T. (2020). Blue crime: Conceptualising transnational organised crime at sea. Marine Policy 119: 104-1067. doi:10.1016/j.marpol.2020.104067

Cieza, D. (2021). Hidrovía Paraná-Paraguay: ¿Las aguas bajan turbias? Revista Derechos en Acción, 19(19). https://doi.org/10.24215/25251678e521

Corbin, J. & Strauss, A. (2008). Basics of qualitative research: Techniques and procedures for developing grounded theory. SAGE Publications.

Devia-Garzón, C. A. & Ortega-Avellaneda, D. A. (2018). Características y desafíos del crimen organizado transnacional en la Triple Frontera: Argentina,Paraguay-Brasil. Revista Criminalidad, 61(1), 9-28.

GTI-TOC. (2025). Índice global de crimen organizado 2025. Ginebra: Global Initiative

against Transnational Organized Crime Organized.

GI-TOC (2021a) Organized Crime Global Index: Korea 2021.

GI-TOC (2021b). Global Organized crime Index 2021: India. Geneva: GI-TOC.

GI-TOC (2021c), Global Organized Crime Index 2021: Nepal. Geneva: GI-TOC.

Hernández-Roy, C., Bledsoe, R. & Cerén, A. M. (2023). Tracking transatlantic drug flows: cocaine's path from South America across the Caribbean to Europe. Center for Strategic and International Studies [online]. https://bit.ly/47a88GW

Idler A (2019). Borderland battles: violence, crime, and governance at the edges of Colombia's war. Oxford University Press, Oxford.

Jenss, A. (2020). Global flows and everyday violence in urban space: The port-city of Buenaventura, Colombia. Political Geography, 77, 102–113. https://doi.org/10.1016/j.polgeo.2019.102113

Lachi, M. & Martens, J.-A. (2025). De la narcopolítica a la mafia: evolución de la relación entre el crimen organizado y la política en Paraguay. URVIO: Revista Latinoamericana de Estudios de Seguridad (41), 8–29. https://doi.org/10.17141/urvio.41.2025.6264

Lien, N. & Feltran, G. (2025). (I)llicit chains: Some new hypotheses regarding a changing global cocaine market. Journal of Illicit Economies and Development, 7(1), 20–34. https://doi.org/10.31389/jied.274

Madsen, C. (2018). Pacific gateway: State surveillance and interdiction of criminal activity on Vancouver's waterfront. Salus Journal, 6(1), 26–46. https://view.salusjournal.com/index.php/salusjournal/article/view/81

McDermott J et al. (2021). The cocaine pipeline to Europe. Global Initiative Against Transnational Organized Crime & Insight Crime. Availability at: https://globalinitiative.net/analysis/cocaine-to-europe/

Martens, J. (2022). Miedo, consolidación del crimen organizado y narcopolítica. Novapolis [online]. https://pyglobal.com/ojs/index.php/novapolis/article/view/150/150

Moiseienko, A., Alexandria Reid, and Isabella Chase. (2020). Improving Governance

and Tackling Crime in Free-Trade Zones. London: Royal United Services.

Ministerio Público de la República del Paraguay. (2024). Operativo a ultranza py [online]. https://insightcrime.org/wp-content/uploads/2024/08/Ultranza-PY-.pdf

Nicaso, A. (2023). Circuitos mafiosos en América Latina. Cuestiones Criminales, 6(11-12), 98–109.

Patriarca, G. (2022). A âncora da segurança: Centralidades e capitais na rede de segurança do porto de Santos. Lua Nova: Revista de Cultura e Política, (114), 69–104. https://doi.org/10.1590/0102-069104/114

Patriarca, G. & Adorno, S. (2025). Rip-off clássico, contemporâneo e falso: Deslocamentos táticos de uma modalidade de exportação de cocaína em portos do Brasil. Revista Criminalidad, 67(1), 97–110. https://doi.org/10.47741/17943108.680

Pinho, I. V., Rodrigues, F. de J. & Zambon, G. (2023). Navegar é preciso: As jornadas da cocaína e a expansão das facções pelo Brasil. Novos Estudos CEBRAP, 42(1), 41–58. https://doi.org/10.25091/S01013300202300010003

Roks, R., Bisschop, L. & Staring, R. (2021). Getting a foot in the door. Spaces of cocaine trafficking in the port of Rotterdam. Trends in Organized Crime, 24(2), 171-

188. https://doi.org/10.1007/s12117-020-09394-8

Sampó, C. (2019). El tráfico de cocaína entre América Latina y África Occidental. URVIO: Revista Latinoamericana de Estudios de Seguridad, (24), 187–203. http://repositorio.flacsoandes.edu.ec/handle/10469/15518

Sampó, C. y Troncoso, V. (2025a). Organized Crime and Cocaine Trafficking: Counterintuitive Routes, Consolidated and New Markets. En Cocaine: Criminals, Routes, and Markets, eds. Sebastián Cutrona y Jonathan Rosen. University of New Mexico Press.

Sampó, C. y Troncoso, V. (2025b). The Role of the Paraná-Paraguay Waterway in Transnational Cocaine Trafficking: Routes from the Southern Cone of South America to Europe. Revista Criminalidad. https://doi.org/10.47741/17943108.727

Sampó, C. y Troncoso,V. (2024). Why Drug Cartels Are Expanding to

Asia». Americas Quarterly. https://www.americasquarterly.org/article/why-drugcartels-are-expanding-to-asia/

Sampó, C. & Troncoso, V. (2023). Cocaine trafficking from non-traditional ports: Examining the cases of Argentina, Chile and Uruguay. Trends in Organized Crime, 26(1), 103–119. https://doi.org/10.1007/s12117-021-09441-y

Sampó, C.;Troncoso, V. (2017). El crimen organizado en América Latina: manifestaciones, facilitadores y reacciones. Madrid: Instituto Universitario General Gutiérrez Mellado.

Sergi, A. (2022). Playing Pac-Man in Portville: Policing the dilution and fragmentation of drug importations through major seaports. European Journal of Criminology, 19(4), 674-691. https://doi.org/10.1177/1477370820913465

Sergi, A. (2023). Through the Sea, via the Port and into the City: Illicit Trafficking on the Waterfront. Maritime Crime and Policing (Y. Eski & M. Wright, eds.; pp. 32-47). Routledge.

Sergi, A. (2024). Cocaine and the Port: Utopias of security, urban relations, and displacement of policing efforts in the port of Piraeus. European Journal of Criminology, 21(3), 329-349. https://doi.org/10.1177/14773708231182782

Sergi, A., Reid, A., Storti, L. & Easton, M. (2021). Ports, crime and security: Governing and policing seaports in a changing world. Policy Press.

Sergi, A. & Storti, L. (2020). Survive or Perish: Organised crime in the port of Montreal and the port of New York/New Jersey. International Journal of Law, Crime and Justice, 63. https://doi.org/10.1016/j.ijlcj.2020.100424

Singh, R. & Lasmar, J. M. (2024). Regional hubs of illicit trade: The tri-border area. Terrorism, Transnational Crime and Corruption Center [online]. https://traccc.gmu.edu/wp-content/uploads/2024/11/Final-TBA.pdf

Singh, R. & Lasmar, J. M. (2025). The tri-border area: A hub of illicit trade with global impact. Hubs of Illicit Trade in the Global Economy (Y. Krylova, ed.). Routledge.

Staring, R., Bisschop, L., Roks, R., Brein, E. & Van de Bunt, H. (2023). Drug crime and the port of Rotterdam: About the phenomenon and its approach. In H. Nelen & D. Siegel (eds.), Organized Crime in the 21st Century: Motivations, Opportunities, and Constraints (pp. 43-61). Springer.

Troncoso, V. (2026).Soberanía en las fronteras marítimas: los puertos chilenos frente al crimen organizado transnacional. En: Faúndez, C. (ed.). Soberanía, ¿a quién le importa? Santiago: ICP.

Troncoso, V. (2025). Crimen organizado transnacional y tráfico de cocaína en Chile: análisis de las rutas contraintuitivas y de los puertos. En A. Mascareño, R. Vergara & N. Gardella (eds.), Violencia en Chile: la fragilidad del orden social (pp. 241–277). Fondo de Cultura Económica.

Troncoso, V. (2017). Narcotráfico y el desafío a la seguridad en la triple frontera andina». Revista de Relaciones Internacionales, Estrategia y Seguridad 12(1): 103–30. doi:10.18359/ries.2466

UNCTAD (2023). Informe sobre el transporte marítimo. Hacia una transición verde y

justa. Geneva: United Nations Conference on Trade and Development.

UNODC (2025). World Drug Report 2025.

United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC). (2023). Global Report on Cocaine 2023. Local Dynamics, Global Challenges [online]. https://digitallibrary.un.org/record/4008098?ln=es&v=pdf

United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC). (2024). The World Drug Report 2024. Special points of interest [online]. https://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/WDR_2024/WDR_2024_SPI.pdf

Zaitch, D. (2001). Traquetos: Colombians involved in the cocaine business in the Netherlands [PhD dissertation, Universiteit van Amsterdam]. https://dare.uva.nl/search?identifier=96e33ddd-ccba-4940-8d1ea935f1dc0b84

Zaitch, D. (2002a). From Cali to Rotterdam: Perceptions of Colombian cocaine traffickers on the Dutch port. Crime, Law and Social Change, 38(3), 239–266. https://doi.org/10.1023/A:1020691532717

Zaitch, D. (2002b). Trafficking Cocaine: Colombian drug entrepreneurs in the Netherlands. Springer.