

Sudamérica y África Occidental, socios del narcotráfico

La ruta atlántica de la cocaína

por Tangi Bihan y Keisha Corantin*

Nunca antes se había producido y consumido tanta cocaína en el mundo. África Occidental, con una ubicación ideal entre las zonas de producción sudamericanas y Europa –el mayor mercado de consumo–, se ha convertido en una zona de tránsito donde la lucha internacional se enfrenta a la falta de medios y a la debilidad de los Estados de la región.

Las espectaculares incautaciones de cocaína se multiplican frente a las costas de África Occidental. En marzo de 2024, la Armada francesa incautó en aguas internacionales del golfo de Guinea 10,7 toneladas de esta droga a bordo de un barco pesquero procedente de Brasil. En septiembre de 2025, interceptó un cargamento de 9,6 toneladas en esa misma zona. En 2019, las autoridades de Cabo Verde confiscaron 9,5 toneladas en un carguero procedente de Sudamérica y con destino a Tánger, en Marruecos. El valor de cada uno de estos cargamentos se estima en más de 500 millones de euros.

El tránsito de cocaína sudamericana hacia Europa a través de África Occidental se intensificó a partir de finales de la década de 1990 (1), al mismo tiempo que la piratería y la pesca ilegal. Desde 2013, el Centro Interregional de Coordinación de la Arquitectura de Yaundé (Camerún) organiza patrullas marítimas, operaciones de vigilancia y cursos de formación técnica en los que participan la Comunidad Económica de los Estados de África Occidental (CEDEAO), la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (ONUDD) y la Unión Europea (programa Support to West Africa Integrated Maritime Security, Swaims). Como parte de este dispositivo, dos buques franceses, apoyados por un avión, se han desplegado en la zona (misión Corymbe) (2).

Sin embargo, los volúmenes se han disparado en los últimos años. Si bien las incautaciones reflejan más el número y la eficacia de las operaciones de control que el volumen del tráfico, las cifras ofrecen, no obstante, una indicación de las tendencias: entre 2012 y 2018, se descubrieron menos de dos toneladas de cocaína al año en África Occidental. Entre 2019 y 2025, la cifra es veinte veces mayor (3).

Este aumento es, ante todo, el reflejo local de una tendencia mundial: el tráfico nunca ha sido tan importante. En Sudamérica, y en particular en Colombia –el primer productor mundial de coca, por lejos–, el volumen de producción viene aumentando desde hace unos diez años. El potencial de producción de la forma final de esta droga ha pasado de menos de 900 toneladas al año en 2013 a cerca de 4.000 toneladas en la actualidad, impulsado sobre todo por el crecimiento del consumo mundial (4). Y es que, en el otro extremo de la cadena, la demanda sigue aumentando, especialmente en el continente europeo, el primer mercado mundial.

El desvío rentable

Si bien los flujos entre los focos de producción y los de consumo están al alza, la proporción de estos movimientos que pasa por África Occi-

dental aumenta incluso a mayor velocidad de la esperada. Los expertos estiman que al menos un tercio de la cocaína con destino a Europa transita por esta región (5). Pero ¿por qué África Occidental se ha convertido en una plataforma de tránsito tan importante?

En un informe reciente, la ONG especializada Global Initiative Against Transnational Organized Crime (GI-TOC) ofrece varias explicaciones. En primer lugar, los Estados europeos y latinoamericanos han intensificado las operaciones policiales en la ruta marítima directa, lo que se ha traducido en un fuerte aumento de las incautaciones (que alcanzaron las 200 toneladas en 2019 y superarán las 400 toneladas en 2023). Esto ha llevado a los traficantes a utilizar las rutas de África Occidental. Con el auge del comercio mundial, varios grandes puertos han sido objeto de ampliaciones para poder absorber un fuerte aumento del tráfico de contenedores (que creció un 57% entre 2010 y 2022), lo que ha incrementado en la misma medida las posibilidades de ocultar cocaína en ellos. Al mismo tiempo, las capacidades de control no han seguido el ritmo: de media, menos del 2% de los contenedores son inspeccionados en profundidad (como ocurre, por cierto, en Europa). Por último, África Occidental ofrece un “entorno propicio para el comercio ilícito: los traficantes logran obtener una “protección” gracias a la corrupción de agentes estatales para llevar a cabo sus operaciones. Así, subraya el informe, “aunque las rutas que pasan por África Occidental son más largas que las rutas directas, son más seguras y presentan un menor riesgo de incautación (6)”.

Este fuerte aumento de los volúmenes transportados va acompañado de una diversificación de los métodos. La cocaína, que tradicionalmente se ocultaba entre mercancías legales a bordo de contenedores para llegar a África Occidental, circula cada vez más por otros medios, como los barcos pesqueros. La ventaja: el polvo puede transportarse en alta mar a una multitud de pequeñas embarcaciones, que atracarán a lo largo de toda la costa. Sin embargo, “es muy difícil controlar una frontera marítima, sobre todo para países con presupuestos y medios de acción limitados”, subraya François Patuel, jefe de la unidad de investigación para África Occidental y Central de la ONUDD. “Ante un contexto económico difícil, marcado por una disminución de la ayuda pública al desarrollo y la retirada de los socios técnicos, algunos Estados tienen dificultades para dotarse del material necesario para la vigilancia marítima o para la detección e interceptación de las drogas en circulación”. La cocaína podrá enviarse posteriormente a Europa en contenedores, a través de los grandes puertos de África Occidental, o en otros barcos de menor tamaño.

Las rutas también se están diversificando. El paso por la costa occidental de África Occidental, rodeando Cabo Verde o las Islas Canarias, que se encuentran en la ruta hacia Europa, obedece a una lógica geográfica. Pero ahora hay nuevas rutas que pasan por otros países, más al sur, hacia el golfo de Guinea y África Central. “Las agencias antidroga se centran en los barcos sospechosos de transportar cocaína en función de su procedencia. Aumentar el número de países de origen reduce, por tanto, el riesgo de ser controlados”, prosigue Patuel. Los actores criminales tienen la ventaja sobre los Estados de que son transnacionales. Si algunas capitales refuerzan los controles, los traficantes utilizan otros territorios. “Sin el desarrollo de una respuesta integral que combine la prevención, la reducción de la oferta y la demanda, y la coo-

peración internacional, siempre encontrarán puntos de paso”, concluye.

Otra tendencia: el espectacular aumento de la producción de cocaína ha atraído a nuevos actores criminales. Las redes colombianas o venezolanas, presentes en África desde los años 1990-2000, conviven ahora con numerosos traficantes europeos, como la Ndrangheta italiana o las mafias de los países balcánicos. Estos suelen abastecerse con la ayuda de traficantes de Bogotá o México, o incluso con el Primeiro Comando da Capital (PCC), el mayor grupo criminal brasileño, establecido principalmente en São Paulo y en el puerto de Santos, un nudo del tráfico mundial. De hecho, el PCC se ha impuesto como un actor clave en el tráfico mundial de esta droga en la década de 2010 (7), y desde 2016 la cocaína incautada en los puertos de África Occidental procede en su mayoría de Brasil.

“En África Occidental, al igual que en otros continentes, las redes criminales no podrían transportar cantidades tan grandes de cocaína sin cierta complicidad de elementos dentro de los aparatos del Estado”, explica Lucía Bird, directora del Observatorio de las Economías Ilícitas en África Occidental de GI-TOC. “Es lo que llamamos estructuras de protección del tráfico”. Y, dado que la mayor parte de la cocaína se transporta por mar, “los puertos son infraestructuras clave, por ende, importantes objetivos para los traficantes”, prosigue. Así, los traficantes tratan de llegar a acuerdos con funcionarios de aduanas, oficiales del ejército o de la policía, o responsables políticos, para que hagan la vista gorda ante sus actividades. “En algunos puertos de la región –afirma Mouhamadou Kane, investigador de GI-TOC–, los aduaneros no dudan en cobrar un “impuesto” sobre el volumen de cocaína que transita por sus instalaciones”.

A menudo, estos grupos extranjeros logran establecer esa protección dentro del Estado a través de intermediarios locales. Estos también desempeñan un papel activo en la coordinación de la logística del tráfico. En la mayoría de los casos se trata de empresarios que operan en el sector de la importación y exportación, con doble nacionalidad –una de África Occidental y otra europea– y que forman buenas conexiones entre los actores criminales y los responsables estatales. El intermediario Braima Seidi, por ejemplo, había establecido relaciones con traficantes latinoamericanos mientras vivía en España y Portugal. Poseedor de doble nacionalidad, portuguesa y de Guinea-Bissau, fue condenado *in absentia* por la justicia de Bissau en 2020 por tráfico de cocaína, antes de ser absuelto tras un recurso de apelación en 2022... Es raro que este tipo de casos llegue a los tribunales; y aún menos que culminen en una condena definitiva. Excepción que confirma la regla: la condena a diez años de prisión del español Miguel Ángel Devesa, antiguo policía devenido en traficante de estupefacientes en Costa de Marfil, en 2024. Durante las vistas, relató con tranquilidad cómo, a cambio de una remuneración, el comisario de policía y el comandante de la marina se aseguraban de mantener a sus tropas alejadas de los cargamentos transportados por cuenta de grupos colombianos. Esta protección también puede llegar hasta las más altas esferas del Estado. El neerlandés Jos Leijdekkers, condenado también en rebeldía en numerosas ocasiones, ha encontrado refugio en Sierra Leona, donde vive con una diplomática sierraleonesa que resulta ser... la propia hija del presidente Julius Maada Bio (8). Además, mantiene un buen vínculo con un responsable del puerto de Freetown y con el jefe de la policía antidroga.

Estados cómplices

Discretos por naturaleza, los círculos de protección salen a la luz pública cuando se producen cambios de gobierno. “En Senegal, durante los últimos años de la presidencia de Macky Sall, las incautaciones de cocaína eran cuantiosas, pero irregulares, y se concentraban en el puerto de Dakar o en alta mar –explica Kane–. Tras la elección de Bassirou Diomaye Faye, en 2024, las incautaciones de cocaína se multiplicaron, especialmente en las fronteras terrestres. Las redes de encubrimiento no sobrevivieron a las amplias reorganizaciones en la administración, la policía o el ejército.” La misma dinámica se observó en Guinea, donde las autoridades descubrieron numerosas redes de tráfico tras el derrocamiento del presidente Alpha Condé, en 2021.

La atención de los medios se centra hoy en gran medida en la conflictiva Guinea-Bissau, donde el tráfico de cocaína –en el que participa activamente la élite política y militar del país– ha dado giros insólitos. El presidente João Bernardo “Nino” Vieira fue asesinado en 2009 en un contexto de luchas entre clanes que, entre otras cosas, se disputaban el control del tráfico. El jefe del Estado Mayor de la Armada, Bubo Na Tchuto, cayó en una trampa tendida en 2013 por agentes de la Administración para el Control de Drogas (DEA) de Estados Unidos: lo detuvieron en aguas internacionales haciéndose pasar por miembros de las Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia (FARC) que iban a venderle un cargamento. Más recientemente, en 2024, el hijo del ex presidente Malam Bacai Sanh fue condenado en Estados Unidos, entre otros cargos, por tráfico de heroína. Trabajaba con grupos criminales colombianos, el Hezbolá libanés o incluso la Ndrangheta. Pero los especialistas coinciden: el tráfico afecta a toda África Occidental, y no solo a Guinea-Bissau. Simplemente es más discreto en los demás países, porque es menos disputado o instrumentalizado en el marco de las luchas de poder. El valor de las incautaciones más recientes asciende a 500 millones de euros cada una, en comparación con el presupuesto de Guinea-Bissau (por un importe equivalente a 1.500 millones de euros), de Guinea (4.000 millones) o de Senegal (10.000 millones).

Efecto perverso del tráfico de cocaína: allí por donde transita, la droga tiende a arraigarse. De hecho, a algunos traficantes o intermediarios sin mucha influencia se les paga en especie, y deben dar salida a su producción para obtener ingresos. Como a menudo no disponen de los medios para transportar su mercancía a Europa, la venden a nivel local. Esto también alimenta un mercado de crack, un derivado barato de la cocaína. Así, en los últimos años, África Occidental ha visto cómo se desarrollaban laboratorios de producción de crack, especialmente en Níger y Senegal. “Esta tendencia, estima el Patuel, constituye una amenaza para la salud pública y la estabilidad regional”.

1. Véase Anne Frintz, “Trafic de cocaïne, une pièce négligée du puzzle sahélien”, *Le Monde diplomatique*, París, febrero de 2013.

2. Ministerio de Defensa, dossier de prensa “Operación Corymbe”, París, octubre de 2021.

3. Lucía Bird, Kingsley Madueke y Mouhamadou Kane, “Marchés de cocaïne en Afrique de l’Ouest. Cartographie des impacts, des itinéraires, des tendances et des acteurs”, GI-TOC, marzo de 2026, <https://globalinitiative.net>

4. ONUDD, “World drug report 2025”, www.unodc.org

5. Lucía Bird, *op. cit.*

6. *Ibid*

7. Gabriel Feltran, Isabela Vianna Pinho y Lucía Bird, “Filières atlantiques. Le PCC et le commerce de la cocaïne entre le Brésil et l’Afrique de l’Ouest”, GI-TOC, agosto de 2023.

8. Oliver Dunn y José Skerdlík, “Jos Leijdekkers, one of Europe’s most wanted men, quietly insinuated himself into the lives and businesses of the country’s elite”, *New Lines Magazine*, 28 de julio de 2025, <https://newlinesmag.com>

*Periodista y doctoranda en Geografía en la Universidad París-I (Panthéon-Sorbonne).

Traducción: Redacción de *Le Monde diplomatique*, edición Cono Sur.