



Artículo

El desafío del Puerto de Chancay: una nueva ruta en la compleja red del narcotráfico en Sudamérica

The Challenge of the Port of Chancay: A New Route in the Complex Network of Drug Trafficking in South America

Ramon Silva Do Nascimento ¹* 

¹ Marinha do Brasil, Río de Janeiro, 20021-140, Brasil; silva.nascimento@marinha.mil.br

* Correspondencia: silva.nascimento@marinha.mil.br; Tel.: +55-2199584-8317 (BR)

Resumen: El Puerto de Chancay, uno de los proyectos más ambiciosos de infraestructura en Perú, promete transformar las dinámicas logísticas y comerciales en la región del Pacífico Sur. Diseñado para mejorar la conectividad con los mercados asiáticos y reducir costos de exportación, este puerto también presenta riesgos significativos. La posibilidad de que sea explotado por Organizaciones Criminales Transnacionales (OCT) para el narcotráfico ha despertado preocupación debido a la tendencia de estas redes a aprovechar puertos de gran flujo comercial. El estudio analiza cómo la apertura de este puerto podría cambiar las dinámicas del narcotráfico portuario y fluvial en el Pacífico Sur y la cuenca del Amazonas, destacando la necesidad de estrategias de seguridad robustas y coordinación interinstitucional para mitigar estos riesgos. Basado en una revisión de casos y datos recientes, el artículo propone una evaluación predictiva sobre el impacto del Puerto de Chancay en el comercio legal e ilegal de la región.

Palabras clave: Narcotráfico portuario; Organizaciones criminales transnacionales (OCT); Puerto de Chancay; Seguridad interinstitucional; Cuenca del Amazonas

Abstract: The Port of Chancay, one of Peru's most ambitious infrastructure projects, promises to transform logistical and commercial dynamics in the South Pacific region. Designed to enhance connectivity with Asian markets and reduce export costs, this port also presents significant risks. The possibility of its exploitation by Transnational Criminal Organizations (TCOs) for drug trafficking has raised concerns due to the tendency of these networks to exploit high-traffic commercial ports. This study examines how the opening of this port could alter the dynamics of port and river drug trafficking in the South Pacific and Amazon Basin, highlighting the need for robust security strategies and inter-institutional coordination to mitigate these risks. Based on a review of recent cases and data, the article offers a predictive assessment of the Port of Chancay's impact on the region's legal and illegal trade.

Keywords: Port drug trafficking; Transnational criminal organizations (TCOs); Port of Chancay; Inter-institutional security; Amazon Basin



Citación: Silva Do Nascimento, R. El desafío del Puerto de Chancay: una nueva ruta en la compleja red del narcotráfico en Sudamérica.

DERROTERO 2024, 18, 1-13.

10.70554/Derrotero2024.v18n02.05

Recibido: 15/04/2024

Aceptado: 15/09/2024

Publicado: 09/12/2024



Derechos de autor: © 2024 por autores. Licenciado por Escuela Naval de Cadetes "Almirante Padilla", COL. Este artículo es de libre acceso distribuido en las términos y condiciones de *Creative Commons Attribution* (CC BY) license (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).

1. Introducción

El narcotráfico en América del Sur ha demostrado ser un fenómeno altamente adaptable, moldeado por factores geopolíticos, avances en infraestructura y respuestas estatales. En este contexto, los puertos se han convertido en nodos estratégicos tanto para el comercio legal como para las actividades ilícitas, debido al gran volumen de mercancías que procesan y a las limitaciones en su vigilancia.

El Puerto de Chancay, cuya inauguración está prevista para noviembre de 2024, surge como un hito en la estrategia comercial de Perú, prometiendo impulsar su economía y fortalecer sus relaciones comerciales con Asia y otros países de la región. Sin embargo, también plantea retos significativos: su potencial como nueva ruta para el narcotráfico portuario y fluvial. La experiencia de otros puertos en la región, como el Puerto de Santos en Brasil o el de Guayaquil en Ecuador, subraya cómo el incremento en el flujo comercial puede ir acompañado de un aumento en actividades ilícitas.

Este artículo se propone analizar los posibles impactos del Puerto de Chancay en la logística del narcotráfico, explorando cómo podría transformar la dinámica de las rutas ilícitas en el Pacífico Sur, el Atlántico Sur y la cuenca del Amazonas. Con un enfoque predictivo y apoyado en datos cualitativos y cuantitativos, el estudio busca no solo identificar riesgos, sino también ofrecer lineamientos para mitigar los efectos negativos de este ambicioso proyecto portuario en el marco de la seguridad regional.

2. Situación problemática

El Puerto de Chancay es uno de los proyectos más importantes y ambiciosos de Perú, destinado a convertirse en un enlace marítimo significativo en la costa del Pacífico de América del Sur. La ubicación estratégica de este polo portuario ha despertado el interés de diversos sectores empresariales de la región, ya que la nueva terminal portuaria proporcionará una ruta prioritaria de exportación para los mercados asiáticos con menos tiempo y costo en comparación con otros puntos de salida en América Latina (Nogarin 2024) (Figura 1).



Figura 1. Mosaico que muestra la obra del Puerto de Chancay y su ubicación geográfica

Fuente: Tomado de Nogarin (2024)

Según el periódico Infobae, este desarrollo se considera crucial para la mejora de las relaciones comerciales entre Perú y otros gobiernos latinoamericanos, posicionando la obra como uno de los pilares en el proceso de reactivación económica del país. La terminal de Chancay, prevista para iniciar sus operaciones en noviembre de 2024, debería disminuir significativamente los costos logísticos de las exportaciones nacionales, facilitando el transporte de diversas mercancías, como productos agroindustriales, automóviles, equipos y maquinarias.

El Puerto de Chancay tendrá un fuerte impacto a nivel regional, principalmente en Perú, pero también en Colombia, Ecuador, Chile, e incluso Brasil, pues si logra integrarse con la zona industrial de la ciudad interior de Manaus (Nogarin 2024).

Sin embargo, el desarrollo del Puerto de Chancay también puede causar un impacto en la logística del narcotráfico en los ambientes fluvial y portuario. La apertura de nuevas rutas y el incremento del flujo de exportación puede ser explotada por Organizaciones Criminales Transnacionales (OCT) que operan en América del Sur. Esta preocupación se

basa en el uso potencial del puerto como un nuevo punto de distribución de drogas en el continente.

Por lo tanto, es esencial investigar los probables impactos del funcionamiento del Puerto de Chancay en la dinámica del narcotráfico regional, en la próxima década, en especial en el Pacífico Sur, Atlántico Sur y en parte importante de la cuenca del río Amazonas. La necesidad de prever estos cambios surge de la preocupación por el aumento de las actividades ilícitas asociadas a la nueva terminal portuaria, lo que puede transformar la referida dinámica.

3. Antecedentes

La historia del narcotráfico en América del Sur está marcada por la evolución y adaptación de las organizaciones criminales a los cambios geopolíticos, a las políticas de seguridad del Estado y a la infraestructura de las ciudades. Un claro ejemplo de esta adaptación se observa en Colombia, donde los cárteles de drogas dominaron la producción y distribución de cocaína durante décadas pasadas. Sin embargo, el fortalecimiento de las medidas de combate al narcotráfico en la década de 1990 provocó la fragmentación de estos grandes cárteles, lo que llevó a la formación de nuevas redes criminales, muchas veces más pequeñas, pero igualmente eficaces (Guizado 2014).

En las últimas décadas, la diversificación de las rutas de tráfico de drogas se ha convertido en una característica destacada. Las organizaciones criminales transnacionales (OCT) incrementaron sus operaciones incluyendo rutas marítimas y fluviales, aprovechando tanto la vasta costa de Suramérica como las inmensas cuencas de ríos existentes. Esta expansión fue facilitada por la corrupción sistemática en muchos puertos y la falta de infraestructura adecuada para monitorear y controlar las actividades ilícitas.

En este contexto, la infraestructura portuaria desempeña un papel crucial en la logística del narcotráfico. Los complejos portuarios con grandes volúmenes de operaciones son preferidos para el tráfico de drogas, ya que la gran cantidad de mercancías que pasan por estos lugares dificulta la detección de cargas ilegales. Un ejemplo claro de esto es la ampliación del Canal de Panamá, que facilitó el movimiento de grandes volúmenes de contenedores y que fue aprovechado por los traficantes para enviar drogas escondidas en cargas legales hacia destinos en América del Norte y Europa. De manera similar, el desarrollo del Puerto de Santos en el Atlántico Sur aumentó la capacidad de exportación de Brasil, pero también resultó en un incremento del tráfico de drogas, ya que las organizaciones criminales lograron infiltrarse en las operaciones portuarias (CMCON 2023).

A partir de lo anterior, se puede inferir que las OCT buscan los puertos con mayores flujos de mercancías, aprovechando los altos volúmenes de operación para contaminar esos flujos con sus drogas ilegales. Además, las OCT se benefician de la resistencia de las autoridades a interferir en la dinámica de los movimientos de contenedores en los puertos nacionales, para evitar afectar la economía del país. En este sentido, saben que, incluso con un incremento en la seguridad portuaria, solo un bajo porcentaje de los contenedores será inspeccionado. Así, el éxito de las autoridades en la lucha contra el narcotráfico portuario depende en gran medida del intercambio de información entre los diferentes órganos de seguridad y del trabajo previo de inteligencia.

4. Relevancia del Estudio y Metodología

La investigación se presenta como relevante tanto para la seguridad regional como global. La ubicación estratégica del nuevo puerto, junto con su capacidad para manejar grandes volúmenes de carga, podría transformar a Perú en un importante hub logístico en la región del Pacífico Sur. Sin embargo, estas mismas características que impulsan el desarrollo económico de Perú también presentan riesgos significativos relacionados con el narcotráfico.

En el pasado, grandes proyectos de infraestructura portuaria fueron explorados por las organizaciones criminales transnacionales (OCT) para expandir sus operaciones ilegales. Por lo tanto, comprender y prever los posibles impactos del Puerto de Chancay es

esencial para desarrollar estrategias de mitigación y políticas de seguridad que puedan ser implementadas desde el inicio de las operaciones portuarias.

Esta investigación es predictiva, enfocada en analizar y prever los impactos potenciales del Puerto de Chancay en la logística del narcotráfico fluvial y portuario en algunas regiones importantes de América del Sur. Utilizando métodos de recolección y análisis de datos cualitativos y cuantitativos, la investigación buscará proporcionar una visión sobre los cambios esperados en la dinámica del tráfico de drogas en estos dos entornos, en determinadas regiones de Sudamérica. Cabe señalar que el trabajo se limita al narcotráfico portuario y fluvial en algunas regiones específicas; por lo tanto, el narcotráfico marítimo no será objeto de estudio. No obstante, es importante resaltar que estos tres ambientes están estrechamente interrelacionados.

En vista de estas observaciones, se establece la siguiente pregunta de investigación que guiará este trabajo: ¿Cómo podría el funcionamiento del Puerto de Chancay (Perú) cambiar la dinámica del narcotráfico portuario en el Pacífico Sur y el Atlántico Sur sudamericanos, así como la dinámica del narcotráfico fluvial en la Triple Frontera Brasil-Colombia-Perú, en la próxima década?

Para responder esta pregunta, resulta necesario verificar los panoramas recientes de la dinámica del narcotráfico portuario en los principales puertos de Colombia, Chile, Ecuador y Perú, a lo largo de la costa del Pacífico Sur; de la dinámica del narcotráfico fluvial en la región de la Triple Frontera Brasil-Colombia-Perú; y de la dinámica del narcotráfico portuario en el principal puerto del Atlántico Sur sudamericano, Puerto de Santos (Brasil). A continuación, se procederá con la conclusión predictiva del trabajo. Para ello, se utilizará un enfoque que combine la revisión de literatura, estudios de caso previos y el análisis de datos registrados en centros de referencia dedicados al estudio de este problema.

5. Panorama del narcotráfico portuario en el Pacífico Sur sudamericano

Según el boletín estadístico del tráfico portuario de Colombia, de enero a marzo de 2024, del Ministerio de Transporte ([Superintendencia de Transporte de Colombia 2024](#)), en la zona portuaria del Pacífico, los movimientos en el Puerto de Tumaco representaron solo el 0,02% del tráfico portuario en Colombia. En contraste, el Puerto de Buenaventura tuvo, en el mismo período, un 10,57% de participación en el tráfico portuario, mientras que el Puerto de Cartagena, en la zona portuaria del Caribe, alcanzó un 30,76%. Estos datos muestran que el volumen operacional portuario colombiano es significativamente mayor en Cartagena, casi triplicando el tráfico portuario de toda la zona del Pacífico colombiano.

Este dato es coherente con los datos de CMCON, que indican una dinámica mucho más intensa del narcotráfico portuario colombiano en el Caribe en comparación con el Pacífico. Así mismo, en la Figura 2, se puede ver la concentración de incautaciones en la modalidad "Contenedores" en el Caribe, mostrada a través de un mapa de calor de los años 2022, 2023, hasta junio de 2024.

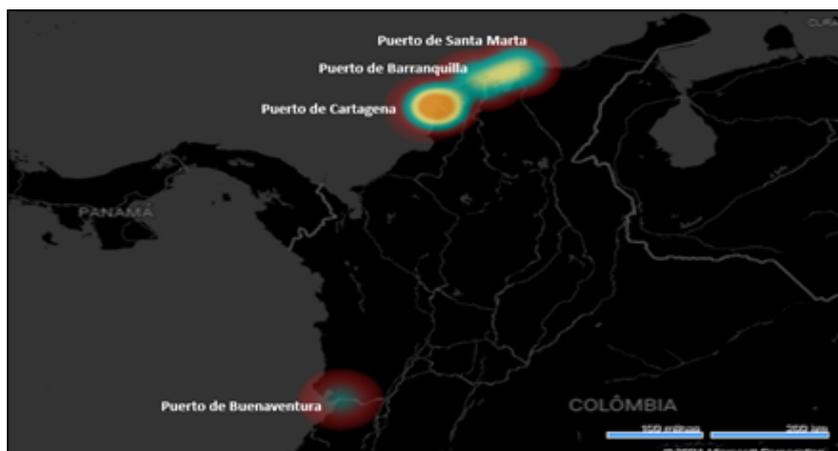


Figura 2. Mapa de calor de incautaciones de contenedores en los puertos colombianos entre 2022 -junio de 2024

Fuente: Base de datos de CMCON (CMCON 2024)

Al sur, Ecuador muestra una fuerte dinámica del narcotráfico en el Pacífico Sur sudamericano. Según registros de la Armada de Colombia, Ecuador incautó 284.209 kg de cocaína entre 2022 y 2023 en los ambientes marítimos, fluviales y portuarios. En el mismo período, solo bajo la modalidad “Contenedores”, se incautaron 144.080 kg de cocaína, que representan el 50,70% del total incautado. El resto fue incautado bajo las siguientes modalidades, con los respectivos porcentajes del monto entre paréntesis: “Depósito Ilegal” (28,82%), “Lancha Go Fast” (16,13%), “Semisumergible” (2,45%), “Embarcación de Pesca” (1%), “Carga a la deriva” (0,5%), “Buque Alto bordo” (0,2%) y “Carga balizada” (0,2%). Estos datos muestran que el narcotráfico portuario en Ecuador es predominante.

Según la base de datos de CMCON, hubo 40 eventos de incautación de cocaína en los puertos de Ecuador en 2023, con un total de 44.789 kg de cocaína incautada. De estos, solo en el Puerto de Guayaquil se incautó el 84,57% (37.876 kg) de esta cantidad, en 32 eventos registrados. Así, el Puerto de Guayaquil se destaca entre los otros puertos ecuatorianos en la dinámica del narcotráfico. Además, la fuerte dinámica del narcotráfico portuario en Guayaquil está en consonancia con la relevancia de este puerto en el comercio internacional marítimo ecuatoriano.

En Perú, tenemos el Puerto de Callao como el principal puerto hasta el momento, ubicado más al sur de las futuras instalaciones portuarias de Chancay, aún en construcción. Con bajas cantidades de eventos registrados (14) en 2023, y solo 4.419 kg de cocaína incautada en Callao, según datos de CMCON, el narcotráfico en el ambiente portuario peruano se muestra menos intenso en comparación con su vecino, Ecuador.

En Chile, según la base de datos de CMCON, hubo 8 eventos de incautaciones en puertos entre 2021 y el primer semestre de 2024. De esta cantidad, en un período de más de 3 años, 4 eventos ocurrieron en los primeros seis meses de 2024, lo que demuestra una tendencia creciente del uso de los puertos chilenos por las OCT. Todos estos cuatro eventos fueron en el Puerto de Valparaíso, lo que indicaría la relevancia de este puerto en la dinámica del narcotráfico portuario en Chile. Sin embargo, este puerto no es significativo en el comercio internacional, cuando se observan los números de toneladas de carga movilizados en los puertos de Chile, lo que es contradictorio, ya que las OCT, usualmente, se aprovechan de los puertos con elevada movilización de carga (Directemar 2024). Así, esta dinámica ilegal en Chile demanda seguimiento para el entendimiento del problema que, aparentemente, está en avance (Figura 3).

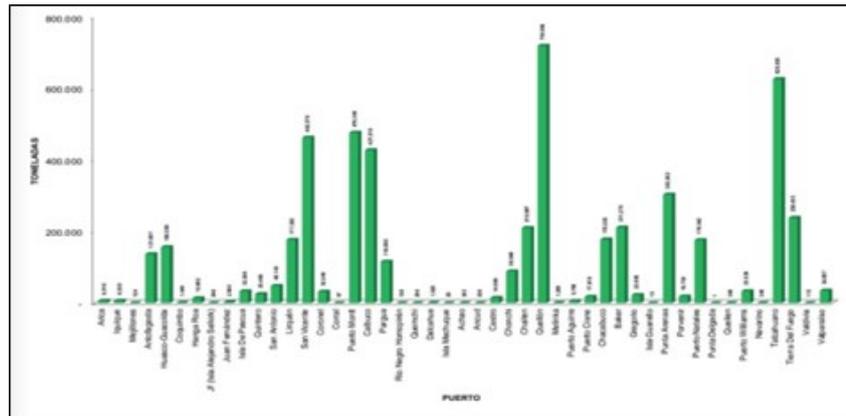


Figura 3. Tonelaje de carga general movilizado en cabotaje por puerto, en Chile, en 2023
Fuente: Boletín estadístico portuario de Chile de 2023. Obtenido de [Directemar \(2024\)](#)

Finalizando este panorama, en la Figura 4 se presenta el mapa de calor de incautaciones en los puertos de Brasil, Chile, Colombia y Perú entre 2021 y 2024, donde se puede verificar el protagonismo del Puerto de Guayaquil (Ecuador). De esta manera, se concluye que este puerto ha sido el más relevante de Sudamérica en la dinámica regional del narcotráfico. En este contexto, surge un cuestionamiento interesante: ¿podría la incorporación del Puerto de Chancay modificar la relevancia del Puerto de Guayaquil, considerando su capacidad para gestionar grandes volúmenes de carga?



Figura 4. Mapa de calor de incautaciones en los puertos del Pacífico Sur y Atlántico Sur sudamericano, entre 2021 y 2024
Fuente: Base de datos de CMCON ([CMCON 2024](#))

6. Panorama del narcotráfico fluvial en la triple frontera Brasil, Colombia y Perú

La región de la triple frontera entre Brasil, Colombia y Perú es una de las zonas fronterizas más relevantes en la dinámica de los delitos transfronterizos en América del Sur. Esta área está compuesta por las tres ciudades: Tabatinga (Brasil), Leticia (Colombia) y Santa Rosa (Perú), y constituye una de las principales rutas de tránsito de estupefacientes producidos en Colombia y Perú, cuyo destino principal es el mercado europeo. En consecuencia, este capítulo ofrece un panorama general sobre la dinámica del narcotráfico fluvial en la triple frontera, con el objetivo de entender el potencial impacto que el Puerto de Chancay podría tener en esta dinámica en el futuro.

La producción de drogas en Colombia y Perú genera una necesidad constante de planeamiento logístico por parte de las organizaciones criminales transnacionales (OCT), quienes deben coordinar la distribución de grandes volúmenes de estupefacientes. En este

contexto, los narcotraficantes explotan todas las posibilidades de distribución, considerando tanto las fronteras terrestres como fluviales, así como las regiones costeras del Pacífico y el Caribe, a través de las cuales pueden movilizar las drogas hacia sus destinos.

Desde estos dos países productores, los cargamentos de drogas pueden seguir diversas rutas: hacia el Oeste, por la costa del Pacífico, hacia el Noroeste, por el mar del Caribe, hacia el Sur, hasta Bolivia, hacia el Nordeste, por la frontera con Venezuela, y, mirando hacia el Este, Brasil se presenta como una opción clave. Este país posee una extensa frontera terrestre, que se ve enriquecida por el río Amazonas, cuyas aguas navegables facilitan el tránsito de los estupefacientes hacia el Atlántico, pasando directamente por la triple frontera (Figura 5).



Figura 5. Mapa de la región de la triple frontera Brasil-Colombia-Perú

Fuente: Tomado de Kpayo (2017)

A pesar de ser una región fluvial ubicada en el interior de Sudamérica, los problemas relacionados con el narcotráfico en la triple frontera tienen un impacto directo en la seguridad marítima del océano Atlántico. Esto se debe a que dicha región conecta las áreas productoras de cocaína en Colombia y Perú con dos importantes departamentos de Brasil: Amazonas, cuya capital es Manaus, un puerto regional clave, y Pará, cuya capital es Belém, también un puerto relevante. Además, Pará cuenta con una costa atlántica que se encuentra muy cerca de las rutas marítimas, las cuales son utilizadas por embarcaciones de pesca y semisumergibles, ambos instrumentos frecuentemente al servicio del narcotráfico.

En este contexto, dos eventos recientes ilustran cómo esta triple frontera resulta crucial para las operaciones de las Organizaciones Criminales Transnacionales (OCT), que utilizan los ríos de la Amazonía como vías logísticas para el transporte de drogas ilegales: Incautación de 3,7 toneladas de drogas en Tabatinga, Departamento de Amazonas, Brasil, en julio de 2024. Los paquetes de drogas, que incluían pasta base de cocaína, fueron encontrados por la policía enterrados en un área aislada de Tabatinga (Gabriel 2024).

Incautación de 4,2 toneladas de drogas en Benjamín Constant, Departamento de Amazonas, Brasil, en agosto de 2024. Este decomiso, el mayor registrado en Amazonas, consistió en paquetes de droga que fueron depositados en un bosque de esta localidad. Benjamín Constant está situada cerca de la triple frontera, aproximadamente a 20 km al sur de Tabatinga, por lo que puede considerarse parte de esta región estratégica (Diogo 2024).

A continuación, se presentan algunas de las principales causas de la importancia de esta región para los narcotraficantes:

6.1. Aumento de la producción de cocaína en Colombia y Perú

El aumento de la producción de cocaína en Colombia y Perú ha incrementado significativamente la relevancia de esta región fronteriza, que se ha consolidado como un punto clave de tránsito de drogas entre dos países productores y Brasil, un país que actúa tanto como consumidor como punto de tránsito. En este contexto, las organizaciones

criminales transnacionales (OCT) han convertido esta región en el centro neurálgico de sus operaciones.

En particular, la producción de cocaína en Colombia y Perú ha mostrado un crecimiento continuo en los últimos años, impulsado principalmente por la alta demanda en los mercados internacionales. Según el Informe Mundial sobre Drogas publicado por las Naciones Unidas en 2023 (UNODC 2023b), el crecimiento de la oferta mundial de cocaína ha estado acompañado de un aumento similar de la demanda, lo que ha generado una expansión del consumo en varias regiones del mundo. Aunque el mercado de cocaína sigue concentrado en Estados Unidos y partes de Europa, el informe advierte que África está mostrando un gran potencial de expansión, lo cual incrementa aún más la necesidad de introducir cocaína en Brasil, un país de tránsito clave hacia el continente africano.

De acuerdo con el último reporte de monitoreo de cultivos de coca de la Comisión Nacional para el Desarrollo y Vida sin Drogas de Perú, publicado en junio de 2024 y correspondiente al año 2023, las áreas cultivadas en Perú han experimentado un crecimiento constante durante los últimos siete años. Sin embargo, se destaca que en 2023 se observó una reducción en las áreas cultivadas, como se puede ver en la Figura 6.

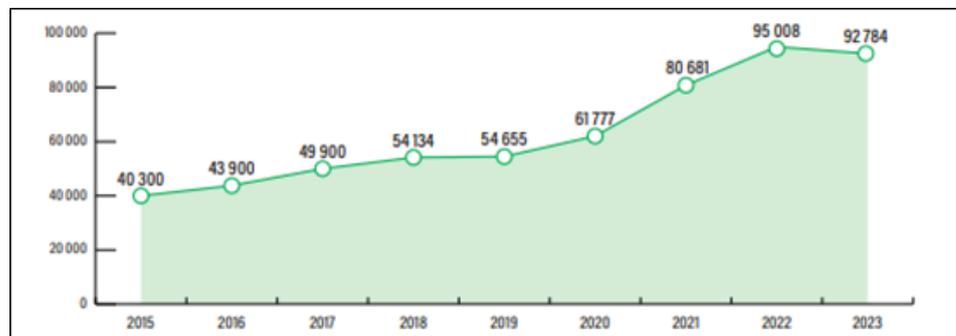


Figura 6. Evolución de la superficie cultivada con arbusto de hoja de coca en producción, 2015-2023, en hectáreas (ha)

Fuente: Monitoreo de cultivos de coca de 2023 de Perú. Obtenido de [Gobierno de Perú \(2024\)](#)

En el caso de Colombia, el último informe de monitoreo de los territorios con presencia de cultivos de coca, correspondiente al año 2022 y difundido en 2023 por la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC), revela que los cultivos de coca en el país han aumentado significativamente en los últimos años. Este incremento se debe principalmente a la expansión de las hectáreas sembradas, la presencia de terrenos en edades más productivas y la localización de estos cultivos en regiones con mayores rendimientos. De este modo, continúa la tendencia al aumento de la producción de cocaína, lo que pone de manifiesto el crecimiento sostenido de la actividad ilícita en Colombia (Figura 7).

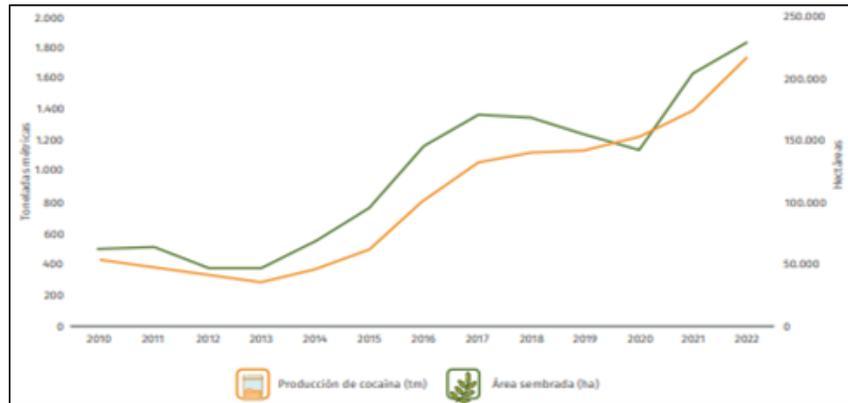


Figura 7. Serie histórica área sembrada con coca y producción potencial de cocaína 2010-2022
Fuente: Monitoreo de cultivos de coca en Colombia 2022. Obtenido de UNODC (2023a)

6.2. *Presencia limitada del Estado y percepción de la vulnerabilidad por las OCT*

La falta de presencia estatal en muchas regiones es aprovechada por los narcotraficantes, quienes logran tomar el control de estos territorios, incluyendo una extensa porción de los ríos. En el mapa de calor mostrado en la Figura 7, se puede observar claramente la concentración de incautaciones, especialmente a lo largo del Río Putumayo y en ciertas zonas del Río Amazonas peruano, en la región de la triple frontera. Este patrón puede interpretarse como un indicio de la escasa presencia del Estado, reflejada en la limitada capacidad de las operaciones fluviales en la zona. Cabe destacar que estas regiones coinciden en gran medida con aquellas bajo el dominio de las disidencias de las Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia (FARC), lo que eleva considerablemente el nivel de peligrosidad. Además, la geografía y la complejidad logística de la región dificultan la permanencia y efectividad de las fuerzas de seguridad (Figura 8).



Figura 8. Mapa de calor de incautaciones en la región entre 2021 y julio de 2024
Fuente: Elaborado por CMCON (2024)

6.3. *Debilidades en la vigilancia y control de las fronteras*

La geografía compleja y desafiante de la región amazónica crea limitaciones para la vigilancia y el control efectivo de las ciudades fronterizas aisladas de los centros urbanos. Sin embargo, el aislamiento de las ciudades de la triple frontera no es solo geográfico, sino también de los presupuestos del gobierno central. Muchas ciudades fronterizas no poseen recursos financieros suficientes para inversiones en la seguridad pública, así, órganos de seguridad locales se quedan carentes de fondos necesarios para equipar y capacitar las fuerzas de seguridad, lo que resulta en una vigilancia ineficaz y en la incapacidad para responder a la actividad delictiva transnacional.

6.4. Necesidad de protocolos operacionales y jurídicos efectivos para la cooperación interinstitucional

Existen vulnerabilidades relacionadas con la ausencia de protocolos operativos y legales entre entidades de los países que han provocado el fortalecimiento de las OCT, el aumento de la delincuencia y el dominio territorial por parte de las OCT. Los buenos protocolos firmados entre órganos de la defensa entre los tres países, y entre órganos de la seguridad pública, facilitan las operaciones, dando rapidez en la coordinación y flujo de informaciones. Sin embargo, los intentos de esta cooperación interinstitucional requieren protocolos jurídicos para obtener más efectividad al combate a los crímenes transfronterizos.

6.5. Bajos índices de desarrollo socioeconómico

Los bajos presupuestos alcanzados por las ciudades fronterizas de la región Amazónica reflejan el bajo desarrollo socioeconómico. Esto ha creado un ambiente de poco o nada de desarrollo y una condición psicosocial que favorece el reclutamiento de personas para la criminalidad. Además, la corrupción contribuye a la facilidad con la que las OCT operan a través de las fronteras, con sobornos y compra de voluntades, incluso de agentes de seguridad locales que permiten el paso de cargamentos ilegales.

6.6. Facilidades ofrecidas por las ciudades de la triple frontera

Las ciudades de la triple frontera entre Brasil, Colombia y Perú (Tabatinga, Leticia y Santa Rosa), ofrecen un entorno que, a pesar de sus desafíos, proporciona ciertas facilidades que las organizaciones criminales explotan para llevar a cabo actividades ilegales. Estas ciudades, ubicadas en un punto estratégico de confluencia de fronteras, presentan una infraestructura básica que incluye aeropuertos, bancos y servicios de mantenimiento de embarcaciones. Estas facilidades permiten que el narcotráfico y otras actividades ilícitas prosperen, ya que ofrecen los servicios necesarios para el funcionamiento logístico de las operaciones criminales.

De este modo, tenemos esta región de triple frontera Brasil-Colombia-Perú como uno de los puntos relevantes del narcotráfico fluvial sudamericano. Del mismo modo, surge un cuestionamiento interesante: ¿la introducción del puerto peruano en Chancay, en el Pacífico Sur, en el escenario, será capaz de impactar la logística de distribución de drogas de las OCT en esta triple frontera?

7. Panorama del narcotráfico portuario del Puerto de Santos

El Puerto de Santos, ubicado en el Departamento de São Paulo, Brasil, es el complejo portuario más grande de la América Latina y uno de los principales puntos de entrada y salida de mercancías en la región. Es también lo más importante puerto sudamericano del Atlántico Sur, en el tema del narcotráfico portuario. Debido a su tamaño y capacidad, se ha convertido en un punto estratégico no solo para el comercio internacional, sino también para el tráfico de drogas ilegales (Companhia Docas do Estado de São Paulo ([Companhia Docas do Estado de São Paulo \(CODESP\) 2024](#))).

El Puerto de Santos maneja una amplia variedad de cargas, incluyendo productos agrícolas, minerales, productos manufacturados y, por supuesto, contenedores. Su infraestructura avanzada y su capacidad para manejar grandes volúmenes de carga lo convierten en un nodo crucial en las rutas comerciales globales. Según el Reporte Mensual del Puerto de Santos de julio de 2024, en lo acumulado de 2024, el puerto alcanzó la marca de 105,6 millones de toneladas movilizadas, 9,7% más que en lo mismo período de 2023. Sobre los contenedores, en lo acumulado de 2024, el puerto alcanzó 3,09 millones de TEU (1,83 millones de unidades) de contenedores movilizados, 16,3% superior que el resultado en el mismo período de 2023.

Según el Reporte de diciembre de 2023 del Puerto de Santos que representa los datos acumulados de todo el año de 2023, el puerto tuvo, en 2023, 173,3 millones de toneladas movilizadas y 4,8 millones de contenedores movilizados. Haciendo un comparativo cuantitativo de relevancia en el comercio internacional, los puertos de Pacífico Sur, ya citados en

este trabajo, es decir, los puertos de Buenaventura, Tumaco, Guayaquil, Callao y Valparaíso, no superan juntos la cantidad de toneladas movilizadas por el Puerto de Santos.

La infraestructura avanzada y el alto volumen de tráfico de mercancías en Santos también lo ha convertido en un puerto atractivo para las OCT. Estas organizaciones aprovechan la gran cantidad de mercancías que pasan por el puerto para ocultar drogas ilegales en cargamentos legales. Según datos de CMCON, las modalidades más comunes utilizadas en este puerto incluyen el uso de contenedores y buques de alto bordo, con el tráfico predominante de cocaína.

Así, el Puerto de Santos es una puerta de salida crucial, en Brasil, para la cocaína proveniente de Colombia y Perú. Desde Santos, la droga es enviada hasta Europa y África en contenedores marítimos “contaminados” o buques alto bordo. Más de una vez, al final de un panorama, surge el cuestionamiento: ¿será que las operaciones portuarias en Chancay van a impactar la dinámica de drogas ilegales en un puerto tan alejado como Santos?

8. Conclusión

Podría parecer lógico que el Puerto de Chancay, al ser un nuevo puerto con gran capacidad y proximidad a las zonas de producción, atraería la mayoría de los flujos de drogas, lo que reduciría la importancia de las rutas existentes. Sin embargo, la realidad es que, aunque Chancay incorporará una nueva ruta significativa, es probable que las organizaciones criminales transnacionales (OCT) continúen utilizando las rutas actuales, maximizando sus operaciones en lugar de sustituirlas.

El Puerto de Chancay tendrá un impacto relevante en la dinámica del narcotráfico en América del Sur, pero no necesariamente reducirá el tráfico en otras rutas. En lugar de reemplazar las rutas existentes, es más probable que las OCT simplemente añadan Chancay como una nueva opción dentro de su red de tráfico. Esta expansión no solo responde al crecimiento de la producción de cocaína en Colombia y Perú, sino también a la necesidad de diversificar las rutas para satisfacer la creciente demanda de mercados de consumo en otros continentes.

En cuanto al impacto en la dinámica del narcotráfico portuario en el Pacífico Sur sudamericano, aunque Chancay podría atraer parte del tráfico que actualmente pasa por los puertos de Guayaquil, Buenaventura, Tumaco, Callao y Valparaíso, no es probable que desplace por completo estas rutas. Los puertos colombianos y ecuatorianos seguirán siendo puntos clave debido a su infraestructura existente y la proximidad a las áreas de producción de cocaína. En este sentido, Chancay actuaría más como una ruta complementaria que como un sustituto en la próxima década. La capacidad de los puertos en Colombia y Ecuador para manejar grandes volúmenes de carga asegura que seguirán siendo vitales para las OCT. En este contexto, la introducción de Chancay permitiría a las OCT diversificar sus puntos de salida, distribuyendo mejor sus operaciones para reducir riesgos y maximizar oportunidades.

En relación con el impacto en la dinámica del narcotráfico fluvial en la triple frontera Brasil-Colombia-Perú, el desarrollo del Puerto de Chancay podría ofrecer una ruta alternativa que disminuya parcialmente la presión sobre la triple frontera, especialmente en lo que respecta al tráfico fluvial hacia Brasil. Sin embargo, debido a la creciente producción de cocaína y la importancia geoestratégica de la región, es improbable que esta ruta pierda relevancia en la próxima década. La infraestructura limitada y la vasta red fluvial de la Amazonía garantizan que las OCT seguirán utilizando esta ruta para transportar drogas desde Colombia y Perú hacia Brasil. En este sentido, las rutas fluviales complementarán la logística de distribución marítima a través de Chancay, pero no serán completamente reemplazadas.

En cuanto al impacto en la dinámica del narcotráfico portuario en el Puerto de Santos, Brasil, aunque Chancay podría absorber parte del tráfico que pasa por Santos, la importancia del puerto brasileño como un nodo crucial en la logística del narcotráfico continuará, debido a su capacidad, conectividad global y ubicación geográfica en el Atlántico Sur.

Santos seguiría siendo un objetivo clave para las OCT, incluso con la operatividad de Chancay en la próxima década. La entrada en operación de Chancay podría incrementar las rutas paralelas, en lugar de reducir el tráfico en Santos. Es probable que las OCT utilicen ambas rutas de manera complementaria, aumentando el volumen total de drogas que logran distribuir a través de Sudamérica.

Lo más probable es que se cree una nueva y relevante ruta en el Pacífico Sur mediante el Puerto de Chancay, que complementará las rutas existentes, en lugar de reemplazarlas.

Existen varias razones por las cuales se crearían nuevas rutas sin afectar las ya establecidas: Crecimiento de la producción de cocaína: La continua expansión de la producción de cocaína en Colombia y Perú genera la necesidad de nuevas rutas para su distribución, sin disminuir la importancia de las rutas ya establecidas.

Diversificación del riesgo: Las OCT buscan minimizar el riesgo de interceptación diversificando sus rutas de tráfico, lo que implica que añadirían Chancay a su red sin abandonar otros puertos clave. Expansión de la demanda global: La creciente demanda de cocaína en mercados internacionales, especialmente en América del Norte y Europa, impulsará la necesidad de múltiples rutas simultáneas para satisfacer esta demanda.

Infraestructura y conectividad: Los principales puertos como Santos y Guayaquil seguirán siendo relevantes debido a su infraestructura avanzada y conectividad global, lo que asegura que no serán reemplazados por Chancay, sino complementados en la actividad del narcotráfico.

Finalmente, aunque Chancay se convertirá en un puerto relevante dentro de la red de narcotráfico de Sudamérica, es más probable que las OCT utilicen este puerto para expandir sus operaciones en lugar de sustituir las rutas ya existentes. Con la creciente producción de drogas y la necesidad de múltiples rutas para diferentes mercados, Chancay añadiría una nueva capa de complejidad a la dinámica del narcotráfico en la región.

Contribuciones de los autores:

Ramon Silva Do Nascimento: Conceptualización, Metodología, Validación, Análisis formal, Investigación, Redacción - borrador original, Redacción - revisión y edición.

Financiación: Esta investigación no recibió financiación externa.

Conflicto de Intereses: Los autores declaran no tener conflictos de interés.

Referencias

- CMCON (2023). Análisis de Coyuntura - ¿Cómo afecta el narcotráfico a los puertos marítimos? Obtenido de Armada de Colombia.
- CMCON (2024). Catálogo de modalidades 2024.
- Companhia Docas do Estado de São Paulo (CODESP) (2024). Informações operacionais. Obtenido de Porto de Santos.
- Diogo, D. (2024). AM registra mayor aprehensión de droga del Estado; cocaína estaba en sitio. Obtenido de Correio braziliense.
- Directemar (2024). Boletín Estadístico Portuario de Chile de 2023. Obtenido de Armada de Chile.
- Gabriel, J. (2024). PF apreende quase 4 toneladas de cocaína na fronteira do Brasil com a Colômbia. Obtenido de g1.globo.
- Gobierno de Perú (2024). Monitoreo de cultivos de coca de 2023.
- Guizado, C. (2014). *Narcotráfico y violencias en Colombia*, pages 327–336. Museo Nacional de Colombia, Bogotá.
- Kpayo (2017). Misionero en la Amazonia peruana.
- Nogarin, M. (2024). Port of Chancay creates new competition in Latin American. Obtenido de Maritime Executive.
- Superintendencia de Transporte de Colombia (2024). Boletín tráfico portuario en Colombia de 2023.
- UNODC (2023a). Monitoreo de cultivos de coca en Colombia 2022.
- UNODC (2023b). Monitoreo de territorios con presencia de cultivos de coca de Colombia 2022.

Biografía de los Autores



Ramon Silva Do Nascimento Capitão de Fragata (Fuzileiro Naval); Armada de Brazil

Descargo de responsabilidad/Nota del editor: Las declaraciones, opiniones y datos contenidos en todas las publicaciones son únicamente responsabilidad de los autores y colaboradores individuales y no reflejan necesariamente las opiniones de DERROTERO y/o de los editores. DERROTERO y/o los editores se deslindan de cualquier responsabilidad por daños o perjuicios a personas o bienes que puedan surgir como resultado de las ideas, métodos, instrucciones o productos mencionados en el contenido. Se recomienda a los lectores verificar de manera independiente la información antes de basarse en ella.