



# **Desafíos de la Lucha Contra el Narcotráfico por Vía Aérea en América Latina, en relación con los Programas de Apoyo de la Unión Europea.**

Mayor (FAC) William Hernando Ortiz Gaona

Artículo para optar al título profesional:

Magister en Estrategia y Geopolítica

Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto"  
Bogotá D.C., Colombia  
2025

DATOS GENERALES	
<b>Nombre del estudiante</b>	: Mayor (FAC) William Hernando Ortiz Gaona
<b>Identificación</b>	: 80726678
<b>Programa académico</b>	: Maestría en Estrategia y Geopolítica
<b>Tutor metodológico</b>	: Ginneth Esmeralda Narvaéz Jaimes
<b>Tutor temático</b>	: Sharon Gabriela Chavarro Ospina
<b>Fecha de entrega</b>	: 27 de agosto de 2025
<b>Extensión</b>	: 6.822 palabras

#### DECLARACIÓN DE ORIGINALIDAD Y CESIÓN DE DERECHOS

El autor declara que este artículo fue escrito de acuerdo con la normatividad de la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto” (ESDEG) y no existe ningún potencial conflicto de interés relacionado con este. Las posturas y aseveraciones presentadas son resultado de un ejercicio académico e investigativo que no representan la posición oficial ni institucional de la ESDEG, las Fuerzas Militares de Colombia o el Ministerio de Defensa Nacional.

Este artículo es enteramente mi propio trabajo y no ha sido presentado para la obtención de un título en esta u otra Institución de Educación Superior. Se han referenciado todos los trabajos y puntos de vista de otros autores, así como los datos de otras fuentes utilizadas. No se emplearon herramientas de generación de contenido por Inteligencia Artificial para su elaboración.

El autor acepta ceder los derechos de publicación en favor de la ESDEG y su Sello Editorial de acuerdo con los términos de la licencia Creative Commons: Reconocimiento-NoComercial-SinObrasDerivadas.

#### AUTORIZACIÓN DE PUBLICACIÓN

El autor autoriza que este artículo sea publicado por el Sello Editorial ESDEG en su repositorio institucional y esté disponible bajo una modalidad de acceso abierto.

# **Desafíos de la Lucha Contra el Narcotráfico por Vía Aérea en América Latina, en relación con los Programas de Apoyo de la Unión Europea.**

## **Challenges in the Fight Against Drug Trafficking by Air in Latin America, in Relation to European Union Support Programs.**

**William Hernando Ortiz Gaona<sup>1</sup>**

Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”

### **Resumen:**

El tráfico de drogas por vía aérea desde América Latina hacia Europa ha emergido como una de las rutas más sofisticadas y difíciles de controlar dentro del panorama del crimen organizado transnacional. Esta investigación examina el fenómeno desde una perspectiva crítica, explorando tanto sus dinámicas operativas como la capacidad institucional de respuesta en la región. A través del análisis documental, el estudio profundiza en los efectos de la cooperación internacional, especialmente la promovida por la Unión Europea, en la contención de esta amenaza aérea. Se identificaron vacíos técnicos, normativos y operacionales, así como avances concretos en materia de formación, vigilancia y coordinación judicial. El trabajo propone recomendaciones estratégicas orientadas a mejorar la eficacia de los programas de asistencia externa, enfocándose en el control del espacio aéreo, la detección temprana y la acción interinstitucional. Los hallazgos resaltan la necesidad de un enfoque adaptativo y corresponsable para enfrentar este desafío complejo y transfronterizo.

**Palabras clave:** Tráfico aéreo de drogas, narcotráfico, cooperación internacional, Unión Europea, América Latina, interdicción, gobernanza del espacio aéreo, crimen organizado, asistencia técnica.

---

<sup>1</sup> Mayor de la Fuerza Aeroespacial Colombiana. Oficial del Cuerpo de Seguridad y Defensa de Bases - Inteligencia Aérea. Candidato a Magister en Estrategia y Geopolítica, Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”, Profesional en Administración de Empresas y Magister en Dirección y Gestión de la Seguridad Integral. Colombia <https://orcid.org/0009-0002-2869-6858> Contacto: [william.ortiz@esdeg.edu.co](mailto:william.ortiz@esdeg.edu.co); [williamhortizg@gmail.com](mailto:williamhortizg@gmail.com).

## **Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”**

Bogotá D.C., Colombia

### **Abstract**

Airborne drug trafficking from Latin America to Europe has emerged as one of the most sophisticated and elusive forms of transnational organized crime. This research critically examines the phenomenon, focusing on its operational dynamics and the institutional capacity of Latin American states to respond. Through documentary analysis, the study explores the impact of international cooperation—particularly that led by the European Union—in addressing this aerial threat. The findings reveal both technical and legal limitations, as well as notable progress in areas such as training, surveillance, and judicial coordination. Strategic recommendations are proposed to enhance the effectiveness of external assistance programs, emphasizing airspace control, early detection, and interagency action. Ultimately, the study underscores the need for a sustained and adaptive approach capable of addressing this complex and cross-border challenge through integrated security, governance, and international collaboration.

**Keywords:** Drug air trafficking, drug trafficking, international cooperation, European Union, Latin America, interdiction, airspace governance, organized crime, technical assistance.

## **Introducción**

Las estrategias en la lucha contra el narcotráfico por vía aérea representa uno de los retos más complejos en la seguridad hemisférica y en el enfrentamiento del crimen organizado transnacional. Para el caso particular de América Latina, por su posición como principal región productora de cocaína y de tránsito de drogas, ha experimentado una transformación en las rutas y métodos utilizadas para el tráfico de estupefacientes, especialmente en el uso de aeronaves para el transporte clandestino de sustancias ilícitas con destino a mercados de consumo en América del Norte, Europa y África Occidental. Bajo este contexto, la cooperación internacional se han convertido en un elemento estratégico esencial para la adquisición y fortalecimiento de las capacidades estatales y regionales, aunque no exento de desafíos estructurales, políticos y operacionales (Mezú, 2021).

El narcotráfico en Colombia tiene sus orígenes en la década de 1930, no propiamente con la producción de estupefacientes sino con el auge del desarrollo marítimo como medio de transporte de mercancías entre Colombia y otros países; es así como Estados Unidos advierten del uso de los puertos colombianos para el tráfico de cocaína producida en laboratorios de Europa, utilizando los puertos de Barranquilla, Santa Marta y Cartagena como plataformas de reenvío y trasiego hacia los EEUU (Sáenz, 2009).

Pero es en 1956 cuando hay un cambio en la forma de enviar estupefacientes desde el sur al norte del continente americano, este se da a partir del uso de medios aéreos para el tráfico de drogas y se evidencia a partir de la advertencia hecha por parte del embajador de los Estados Unidos en Colombia, sobre un cargamento de heroína en una aeronave tipo carguero con destino al estado de La Florida; esta situación se repetiría en 1957 con otra

## **Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”**

Bogotá D.C., Colombia

alerta que trata del posible envío de cocaína de origen Peruano, hacia la Florida y Cuba desde Colombia, Panamá y Nicaragua (Sáenz, 2009).

Para la década de 1970 se presenta el auge del narcotráfico en Colombia, lo cual conllevó a la proliferación de carteles colombianos, siendo la cocaína la sustancia psicoactiva que predomina en el comercio ilegal. A este punto se consolidan rutas aéreas procedentes de Colombia y con destino a la Florida, utilizando aeronaves ligeras. También se da un crecimiento de las rutas marítimas que en pequeñas islas del Caribe hacían transbordo, también se empiezan a utilizar semi sumergibles y lanchas rápidas con el fin de evitar la acción de la Guardia Costera de los Estados Unidos (Eissa, 2005).

Es así como desde la década de 1980 el tráfico aéreo ha sido una de las principales modalidades empleadas por organizaciones criminales para movilizar grandes cargamentos de cocaína desde Colombia, Perú, Bolivia y Venezuela. Sin embargo con el apoyo internacional y el aumento de los controles terrestre y marítimo, las rutas aéreas han sido reactivadas, especialmente utilizando aviones de bajo rendimiento y corto alcance, realizando vuelos nocturnos a baja altitud, y el uso de pistas clandestinas en zonas selváticas o fronterizas. Países como Venezuela, Honduras, Guatemala y Brasil han sido identificados como puntos críticos en este esquema logístico (Delgado, 2022).

Debido a los esfuerzos e intensificación de los controles e interdicción llevada a cabo en el Caribe, se genera un cambio estratégico en las rutas del tráfico de drogas cuyo principal punto de transbordo es México, los ya creados carteles como el de Guadalajara y otros grupos delincuenciales y criminales empiezan a colaborar a los carteles colombianos. Se empiezan a utilizar aeronaves privadas y buques pesqueros con el fin de transportar la cocaína desde Colombia a México, para luego ser llevada por la frontera terrestre hacia los Estados Unidos.

De igual manera en ese tiempo se utiliza el contrabando por la costa del pacífico a través de lanchas rápidas (Atehortúa & Rojas, 2008).

En razón al fortalecimiento y especialización de los grupos dedicados al tráfico de drogas en el mundo, la problemática que causa el consumo de estupefacientes en la sociedad y el crecimiento del crimen organizado transnacional, la lucha contra este flagelo motivó la cooperación internacional; principalmente de Estados Unidos y la Unión Europea. (Nuñez & Rodríguez, 2022). Las políticas norteamericanas en los países andinos denominados productores, así como en los países centroamericanos llamados países en tránsito, plantean una serie de retos y diferencias y determinar la participación de cada país en la lucha contra el tráfico de drogas (Herrera, 2020).

En concordancia con lo anterior, una de las principales características negativas del tráfico aéreo contemporáneo es su dinamismo y la capacidad de adaptación a las estrategias regionales y sus contextos de seguridad, en otras palabras, existen países con debilidad institucional, presencia de actores armados ilegales o alta corrupción, donde se evidencia un aumento en vuelos ilegales, los cuales no detectados por los sistemas de control aéreo. Estas aeronaves pueden realizar trayectos desde zonas remotas en países suramericanos hasta África Occidental, o llegar a pistas clandestinas en Centroamérica, para que luego continúen hacia Estados Unidos o Europa (GAFILAT, 2021).

En razón a los cambios en las dinámicas del tráfico de estupefacientes, donde los dominios principalmente afectados han sido los terrestres y marítimos, es necesario plasmar cuales son los retos y desafíos que presenta la comunidad internacional en la lucha contra las drogas en el campo aeronáutico. Específicamente con el objetivo de optimizar los programas de cooperación y apoyo financiados por la Unión Europea en Latinoamérica.

Esta investigación logró determinar los desafíos para contrarrestar el tráfico de drogas por vía aérea en América Latina y la incidencia en los programas financiados por la Unión Europea, a partir de un análisis del comportamiento del tráfico de drogas por vía aérea desde Latinoamérica a Europa, de igual manera determinó el alcance que han tenido los programas de cooperación de la Unión Europea en América Latina, que apoyan la lucha contra el tráfico de drogas, para finalmente generar recomendaciones a los programas de ayuda internacional de la Unión Europea en la lucha contra las drogas por vía aérea.

## **Metodología**

La investigación se basa en un enfoque metodológico cualitativo (Sampieri, Fernández, & Lucio, 2014). Bajo este enfoque se profundiza en la comprensión de los fenómenos sociales, así como en el análisis de las estrategias adoptadas por los países latinoamericanos en materia de tráfico de drogas por vía aérea desde una perspectiva multidimensional.

Se utiliza el enfoque cualitativo, el cual se centra en comprender los fenómenos sociales desde la perspectiva de los actores involucrados, explorando significados, contextos y dinámicas complejas. Este enfoque pertinente para analizar los desafíos de la lucha contra el narcotráfico por vía aérea en América Latina y el papel de los programas de apoyo de la Unión Europea (UE), ya que permite profundizar en las percepciones, experiencias y contextos específicos de los actores clave (Sampieri, Fernández, & Lucio, 2014).

Para el desarrollo de la investigación es necesario comprender fenómenos complejos a través de la exploración profunda de significados, contextos y relaciones entre actores. En el contexto del narcotráfico aéreo en América Latina, el enfoque cualitativo resulta oportuno,

en razón a que busca analizar las dinámicas de cooperación internacional, los desafíos en la implementación de políticas de seguridad aérea y el impacto de los programas de apoyo de la Unión Europea; centrando el estudio en una interpretación descriptiva y explicativa, con el objetivo de identificar patrones, tensiones y factores que influyen en la efectividad de la cooperación internacional en la lucha contra el tráfico de drogas por vía aérea.

La investigación se enmarca en un diseño cualitativo de tipo exploratorio y descriptivo, el cual es ideal para estudiar fenómenos poco explorados o que requieren una comprensión profunda de sus dimensiones sociales, políticas y culturales (Sampieri, Fernández, & Lucio, 2014). Para el caso particular, se busca explorar y describir los desafíos específicos a los que se enfrentan los países latinoamericanos en la lucha contra el narcotráfico por vía aérea, el impacto y la efectividad de los programas de apoyo de la UE en este ámbito y las percepciones y experiencias de las partes involucradas.

Para obtener información relevante, se realizará el método de revisión documental, donde se efectuará un análisis de fuentes primarias y secundarias como documentos oficiales de la Unión Europea, organismos internacionales y gobiernos latinoamericanos sobre cooperación en control del espacio aéreo, informes de seguridad e inteligencia sobre narcotráfico por vía aérea en la región, estudios académicos, reportes especializados y legislación o acuerdos internacionales relacionados con la interdicción aérea del tráfico de drogas.

Para el análisis de los datos se seguirá un proceso inductivo, en el cual los hallazgos emergen del material recolectado sin partir de hipótesis rigurosas, se utilizarán los enfoques análisis de contenido y análisis comparativo, el primero permite identificar patrones, tendencias y estructuras dentro de los documentos (Sampieri, Fernández, & Lucio, 2014), se

buscarán categorías emergentes, como estrategias de cooperación entre la UE y América Latina, Barreras institucionales y legales e Impacto de los programas europeos en la lucha contra el narcotráfico. En la segunda (análisis comparativo), se compararán los casos identificados para encontrar similitudes, diferencias y lecciones aprendidas en la implementación de políticas contra el tráfico de drogas con apoyo internacional.

El estudio cualitativo permitirá comprender la lucha contra el narcotráfico empleando infraestructura aeronáutica en América Latina desde la perspectiva de la gobernanza global, enfocándose en la cooperación internacional con la Unión Europea, a través de la revisión documental; se espera identificar los principales desafíos en la interdicción aérea del tráfico de drogas y generar recomendaciones para mejorar la efectividad de estas estrategias.

### **Comportamiento del tráfico de drogas por vía aérea desde Latinoamérica a Europa.**

El tráfico de drogas por vía aérea entre América Latina y Europa es una de las modalidades más utilizadas en la cadenas del narcotráfico a nivel internacional, si bien el transporte marítimo continua siendo el principal modo para transportar grandes cantidades de cocaína, los medios y rutas aéreas ofrecen ventajas como velocidad, flexibilidad para transportar grandes cantidades y discreción cuando se envían pequeñas cantidades, esto teniendo en cuenta los precios del alcaloide en el mercado europeo y una sostenida demanda. Para efectuar el tráfico por vía aérea se emplea tanto vuelos comerciales como privados, para ello se aprovecha de las debilidades en los sistemas de inspección y control aeroportuaria, corrupción y deficiencias institucionales (EUDA, 2025). APARTADO

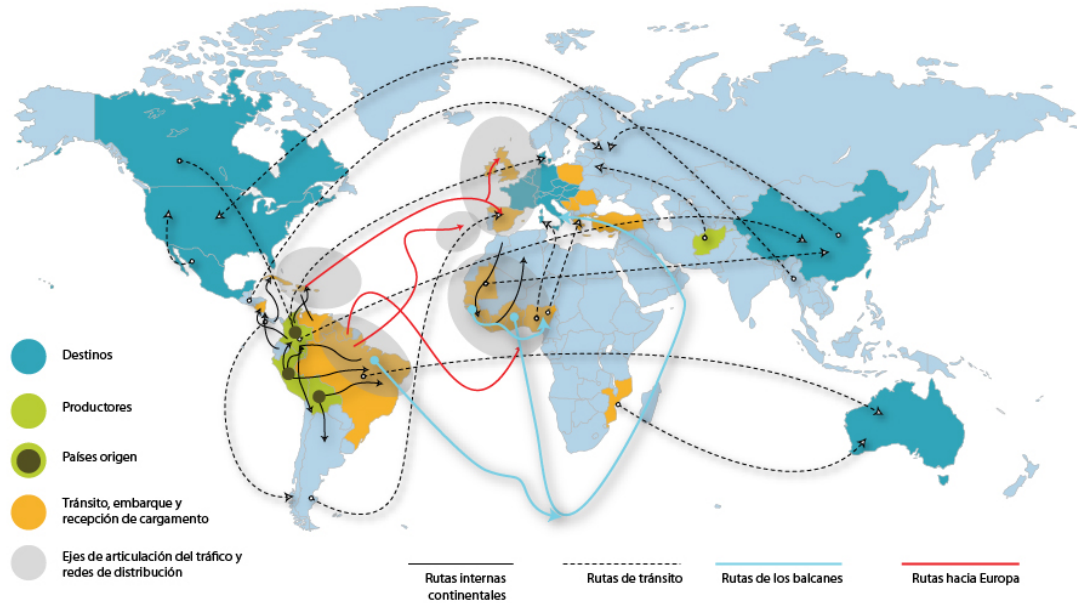
Desde Latinoamérica, se da el punto de partida en países que funcionan como puntos estratégicos de salida ya sea por su rol en la producción de cocaína o por su ubicación geográfica favorable. Los aeropuertos internacionales son puntos críticos donde las autoridades centran sus esfuerzos en realizar operaciones de interdicción, tanto en vuelos comerciales como en el uso de aeronaves o vuelos alquilados en la aviación general. En la mayoría de los casos, los envíos no se realizan de forma directa a ciudades Europeas, sino que se efectúan utilizando escalas o rutas trianguladas en Centroamérica o África Occidental. (UNODC, 2023).

Uno de los métodos más utilizados para el envío de Cocaína a Europa es el uso de pasantes o "mulas" (individuos que transportan drogas ingeridas o escondidas en su equipaje), por otra parte, también se utiliza la contaminación de carga aérea legal y el ocultamiento en jets privados; el perfilamiento de pasajeros a través de funcionarios expertos y equipos humanos, así como los escáneres de carga han demostrado cierta eficacia, pero su cobertura sigue siendo limitada, en especial cuando se encuentran en aeródromos en países con escasos recursos (EMCDDA & Europol, 2022).

Otro factor que incide en el comportamiento del tráfico de drogas desde Latinoamérica a Europa es la corrupción institucional, representa un factor clave que facilita esta modalidad delictiva (GAFILAT, 2023). El involucramiento de funcionarios aeroportuarios, personal de aduanas y fuerzas de seguridad permite el paso de drogas sin inspección rigurosa. Asimismo, la falsificación de documentos y el uso de identidades múltiples contribuyen a dificultar los controles migratorios y aduaneros, especialmente en vuelos privados y chárter (Barrios, 2020).

Figura 1

Rutas del Narcotráfico



Fuente: Adaptado de Minjusticia (2024)

Tomando como referencia el tráfico de drogas con destino a Europa, a medida que aumenta la demanda de cocaína, las redes criminales adaptan sus estrategias con una lógica criminal - empresarial, diversificando rutas y métodos de ocultamiento; lo cual requiere respuestas coordinadas entre los países de origen, tránsito y destino. En este sentido, se hace imprescindible fortalecer la cooperación internacional, compartir inteligencia de manera ágil y modernizar los sistemas de detección en las fuerzas militares y en los aeropuertos para enfrentar la amenaza transnacional de forma efectiva (Núñez & Rodríguez, 2022).

Por consiguiente, el tráfico de estupefacientes desde Latinoamérica hacia Europa ha evolucionado significativamente en las últimas décadas, con una perspectiva que muestra un

## **Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”**

Bogotá D.C., Colombia

incremento del uso de rutas aéreas (Insight Crime, 2021) . Esta modalidad representa una amenaza creciente para la seguridad internacional y exige una respuesta coordinada bajo un marco de cooperación internacional estudiada como sistemas complejos, ya que Europa se ha consolidado como uno de los principales mercados de consumo de cocaína, lo que ha incentivado el desarrollo de rutas aéreas más sofisticadas desde países productores como Colombia, Perú y Bolivia (UNODC, 2024).

Las organizaciones criminales transnacionales han diversificado sus métodos para el transporte de drogas por vía aérea. Utilizan desde vuelos comerciales con “mulas” humanas hasta aeronaves privadas que aterrizan en pistas clandestinas en África occidental o directamente en Europa (Europol, 2022). Esta diversificación ha dificultado la detección, especialmente por las limitaciones de los controles en vuelos privados y el uso de aeropuertos secundarios (WCO, 2022).

Los principales países de origen de la cocaína transportada por aire hacia Europa son Colombia, Bolivia y Perú. Estas sustancias a menudo se trasladan primero a Brasil o Venezuela, desde donde son enviadas por vía aérea a países de África occidental como Guinea-Bissau, Senegal o Nigeria, antes de llegar a Europa (The Guardian, 2024). Este corredor transatlántico permite eludir la vigilancia marítima y ha convertido a África en un punto estratégico de transbordo.

Las dinámicas hemisféricas generadas por las autoridades en la lucha contra el narcotráfico ha conllevado a que las redes y organizaciones criminales empleen técnicas de ocultamiento cada vez más elaboradas, incluyendo el uso de cápsulas ingeridas por pasantes o “mulas”, compartimentos ocultos en aviones y drones de largo alcance. Estas redes involucran actores locales e internacionales, incluyendo personal aeroportuario, pilotos, y

agentes de seguridad corruptos (WCO, 2022). La interconexión entre cárteles latinoamericanos y mafias europeas ha fortalecido estas rutas (Herrera, 2020).

Aeropuertos en ciudades principales de Centro y Suramérica han sido identificados como puntos críticos de salida, mientras que en Europa se identifican entradas frecuentes en aeropuertos de España, Holanda y Bélgica (EMCDDA & Europol, 2022). Para las organizaciones criminales, la elección de rutas está determinada por la percepción de debilidad institucional, corrupción y menor control aduanero, tanto en los países de tránsito como de destino (Zarza, 2018).

Frente a esta amenaza, se han incrementado los esfuerzos de cooperación internacional. Programas como AIRCOP, COLIBRI y MAOC impulsados y financiados por la Unión Europea (UE), a través de UNODC e INTERPOL, han fortalecido las capacidades de detección en aeropuertos de América Latina, África y Europa. Sin embargo, la falta de coordinación entre países y los recursos limitados continúan siendo obstáculos para una respuesta efectiva (EUROPOL, 2025).

El tráfico de estupefacientes por vía aérea se ha fortalecido en respuesta a los cambios en las rutas marítimas tradicionales, particularmente por el aumento de la vigilancia en el Caribe y el Atlántico que incluyen los puertos marítimos por donde se realiza el envío de grandes cantidades de cocaína. De la misma forma, las restricciones pandémicas en 2020-2021 impulsaron el uso intensivo del tráfico aéreo, especialmente mediante vuelos de carga y couriers internacionales (EUROPOL, 2020). Este fenómeno demuestra la capacidad de adaptación de las redes criminales a los desafíos convirtiéndolos en sistemas complejos delictivos.

La llegada de cocaína por vía aérea ha contribuido al crecimiento del mercado europeo de drogas y con ello el problema social que conlleva, generando violencia asociada a su distribución y al lavado de activos. En países como Bélgica, España y los Países Bajos, se han reportado un aumento en el consumo y por ende en la distribución de cocaína, lo cual se relaciona directamente con la eficiencia de estas rutas aéreas (GAFILAT, 2024).

América Latina enfrenta múltiples desafíos para combatir el tráfico aéreo, incluyendo limitaciones tecnológicas, corrupción institucional y la falta de recursos para monitorear el espacio aéreo en zonas rurales y selváticas. En muchos casos, las pistas clandestinas operan sin control, y los radares de vigilancia aérea son insuficientes o inexistentes (Mezu et al., 2021).

En consecuencia a la dinámica criminal transnacional, el tráfico de estupefacientes por vía aérea entre Latinoamérica y Europa representa una amenaza compleja y en constante evolución, que requiere una estrategia integral basada en inteligencia, cooperación transnacional y fortalecimiento institucional. Además, es necesario abordar y enfrentar las causas estructurales del narcotráfico, como la desigualdad, la falta de oportunidades y la debilidad de los Estados principalmente en zonas periféricas de los países de origen y de tránsito (Castillo, 2022).

## **Alcance de los Programas de Cooperación de la Unión Europea en América Latina en la Lucha Contra el Tráfico de Drogas.**

El tráfico de drogas por vía aérea constituye una de las formas más sofisticadas y menos visibles del crimen organizado transnacional, por factores geoestratégicos en las últimas décadas América Latina ha sido un epicentro tanto de la producción de

estupefacientes como del perfeccionamiento de sus mecanismos de transporte hacia mercados globales. Bajo este contexto, la ruta aérea hacia Europa ha tomado relevancia por su eficiencia, velocidad y menor tasa de detección en comparación con rutas marítimas, con un incentivo adicional relacionado con el precio de la cocaína en los países Europeos (UNODC, 2023). La Unión Europea (UE), como región receptora y afectada por estas dinámicas ilícitas, ha desarrollado una serie de mecanismos de cooperación con América Latina con el objetivo de frenar este fenómeno dentro de las que se encuentran programas como AIRCOP, COLIBRI y MAOC. (EUDA, 2025). No obstante, el impacto de estas estrategias requiere ser analizado desde una óptica crítica, considerando los factores estructurales que limitan su eficacia.

Para comprender esta relación es imperativo examinar en profundidad el alcance real de la cooperación UE-América Latina en relación con el tráfico de drogas por vía aérea, su impacto en las capacidades institucionales, sus límites operativos y los desafíos estratégicos que persisten en el combate a esta amenaza transnacional. Esto desde una perspectiva de los sistemas complejos bajo un enfoque de seguridad cooperativa y responsabilidad compartida, centrado en la articulación entre agencias de seguridad, justicia y control aeronáutico (Alda, 2018).

### **Dinámicas del Tráfico de Drogas desde América Latina**

El tráfico de drogas por vía aérea desde América Latina hacia Europa ha experimentado una evolución constante, adaptándose a los cambios geopolíticos, tecnológicos y operativos, desde el uso de aviones tipo Cessna en pistas clandestinas en la selva amazónica, hasta jets privados con salidas realizadas en aeropuertos internacionales desde centro y Suramérica, las organizaciones criminales han optimizado esta modalidad

para evadir la vigilancia estatal (Delgado, 2022). Las rutas aéreas que conectan países como Venezuela, Brasil, Surinam, Colombia y Bolivia con el Caribe, África Occidental y Europa continental han sido estratégicamente utilizadas para movilizar cargamentos de cocaína (UNODC, 2025).

El tráfico aéreo ofrece ventajas logísticas claras para los carteles: permite reducir tiempos de entrega, maximizar ganancias, disminuir riesgos asociados al transporte terrestre o marítimo, y operar con menos requerimientos humanos. Además, muchos países latinoamericanos presentan debilidades estructurales en la vigilancia radar, control fronterizo aéreo y fiscalización en aeropuertos regionales, lo que facilita la salida de aeronaves no autorizadas o el uso de vuelos comerciales como vectores de carga ilícita (Jiménez, 2016).

A este panorama se suman factores como la corrupción institucional, la ausencia de control estatal en regiones periféricas, la falta de integración entre agencias de defensa, aviación civil y policía, así como las tensiones legales sobre el uso de la fuerza en la interdicción aérea. En consecuencia, las redes del narcotráfico han logrado establecer corredores aéreos relativamente estables, especialmente en zonas con bajo control radar y alta permeabilidad institucional (Gamarra, 2004).

### **Cooperación, Marco de Acción Aérea e Impacto**

La Unión Europea ha promovido una cooperación centrada en el principio de responsabilidad compartida, orientada a articular esfuerzos bilaterales y regionales para reducir tanto la oferta como la demanda de drogas (Amaya, 2016). En relación con el tráfico aéreo, esta cooperación se ha manifestado en tres niveles: fortalecimiento institucional en el control aeronáutico, cooperación judicial transnacional e inteligencia operativa compartida. En el plano institucional, se han desarrollado iniciativas orientadas a mejorar la vigilancia

del espacio aéreo no controlado en países productores y de tránsito de drogas, dotando a las autoridades civiles y militares de mejores capacidades técnicas para el rastreo e interdicción de vuelos ilícitos (Nuñez & Rodríguez, 2022). La UE ha promovido la adopción de estándares comunes de vigilancia, la interoperabilidad entre agencias y la capacitación en detección y análisis de factores que conllevan al tráfico de drogas.

A nivel judicial, la cooperación ha permitido el establecimiento de canales de intercambio de evidencia entre América Latina y Europa para procesar penalmente a redes de tráfico involucradas en el uso de rutas aéreas. Esto ha sido especialmente útil para perseguir a pilotos, operadores logísticos y financiadores radicados en Europa que articulan con estructuras suramericanas (Núñez & Rodríguez, 2022). La inclusión de agencias europeas como Europol en operaciones conjuntas ha incrementado la trazabilidad de las aeronaves sospechosas y de los flujos financieros asociados (Europol, 2025).

En el plano de la inteligencia, se ha buscado construir sistemas de alerta temprana que integren datos aeronáuticos, aduaneros y de inteligencia operacional para identificar vuelos anómalos, rutas inusuales o patrones de comportamiento compatibles con el narcotráfico. Sin embargo, estas capacidades varían considerablemente entre países, y su sostenibilidad depende muchas veces del financiamiento externo o de la voluntad política de los gobiernos locales (Núñez & Rodríguez, 2022).

El impacto de la cooperación europea se ha hecho visible en la mejora de ciertas capacidades institucionales clave: mejor control de los planes de vuelo, mayor vigilancia en aeropuertos secundarios, acceso a bases de datos compartidas de aeronaves y tripulaciones, y mayor capacitación en análisis de carga aérea (Bagley, 2014). Esto ha permitido realizar interceptaciones importantes, especialmente en Brasil, Surinam, República Dominicana y

algunos aeropuertos colombianos, donde se han detectado vuelos privados o comerciales con destino a Europa cargados con cocaína (UNODC, 2023).

Asimismo, se ha logrado reforzar la cooperación entre fuerzas de seguridad de ambos continentes, permitiendo el rastreo de aeronaves desde su origen hasta su destino y facilitando investigaciones transnacionales que han desmantelado redes de tráfico aéreo sofisticadas. Por ejemplo, algunas operaciones conjuntas han permitido identificar redes que enviaban droga desde pistas clandestinas en Venezuela y Bolivia hacia África Occidental, y de allí a aeropuertos europeos como Lisboa, Málaga y Bruselas (WCO, 2022).

No obstante, el impacto sigue siendo limitado en términos estratégicos. La cantidad de vuelos ilegales no detectados aún es significativa, especialmente en zonas de la Amazonía, Venezuela y Bolivia, donde la cobertura radar es escasa y el control estatal deficiente. Además, las redes criminales han comenzado a diversificar sus rutas, utilizando aeronaves con matrícula legal, cambios de bandera, triangulación vía países de tránsito como Surinam o Guyana y la explotación de rutas turísticas o diplomáticas para disfrazar la operación (UNODC, 2024).

Por otro lado, la cooperación ha tenido dificultades para traducirse en una política regional coherente de defensa aérea, las doctrinas sobre interceptación de aeronaves sospechosas varían ampliamente entre los Estados latinoamericanos, es así como algunos países autorizan el derribo de aeronaves en determinadas circunstancias, otros tienen restricciones operacionales por razones humanitarias y jurídicas (Guerrero, 2017). Esta desigualdad impide una acción conjunta efectiva y limita el alcance de la cooperación europea.

La lucha contra el tráfico aéreo de drogas desde América Latina hacia Europa sigue enfrentando desafíos estructurales que limitan la eficacia de la cooperación internacional.

Entre ellos, destacan:

- Falta de cobertura radar en zonas críticas: Grandes extensiones del espacio aéreo amazónico y andino carecen de vigilancia adecuada, lo que permite que aeronaves pequeñas operen sin ser detectadas (Vargas, 2003).
- Corrupción en autoridades aeronáuticas y aeroportuarias: Las organizaciones criminales en sus métodos delictivos permean las instituciones de control, los vuelos ilegales cuentan con información interna, complicidad de operadores y manipulación de registros de carga (WCO, 2022).
- Fragmentación normativa y doctrinal: La ausencia de un protocolo regional común para la interdicción aérea impide una respuesta unificada y reduce la eficacia de las alertas compartidas (WCO, 2022).
- Dependencia de financiación internacional: Muchos países no pueden sostener los costos de vigilancia aérea, mantenimiento de radares o capacitación del personal sin asistencia externa (Niño, 2016).
- Baja integración de bases de datos aeronáuticas: La interoperabilidad entre agencias sigue siendo un reto, dificultando el rastreo de aeronaves que cambian de matrícula o de país de origen (WCO, 2022).

En resumen, la cooperación entre la Unión Europea y América Latina ha sido crucial para contener y enfrentar el tráfico de drogas por vía aérea, una de las modalidades más complejas y difíciles de detectar del crimen organizado transnacional. Los avances en

vigilancia aérea, cooperación judicial e inteligencia compartida han mejorado la capacidad de respuesta en varios países clave (Zamora & Calderón, 2022). Sin embargo, los desafíos estructurales como la corrupción, la falta de cobertura radar, la fragmentación normativa y la dependencia financiera continúan limitando el impacto de estas acciones (Mezú et al., 2021).

Para lograr una verdadera contención del tráfico aéreo de drogas hacia Europa, es indispensable una estrategia conjunta, sostenida y adaptada a las nuevas dinámicas criminales, que combine tecnología, cooperación jurídica, inversión en infraestructura y articulación política regional. Solo así se podrá garantizar que los cielos de América Latina dejen de ser corredores impunes para el narcotráfico y se conviertan en espacios de soberanía, legalidad y seguridad compartida (Brombacher, 2016).

### **Desafíos y recomendaciones en la lucha contra el tráfico de drogas por vía aérea con destino a Europa**

El tráfico de drogas por vía aérea representa una amenaza silenciosa pero creciente para la seguridad hemisférica, para el caso europeo, las rutas aéreas desde América Latina han sido aprovechadas por organizaciones criminales para movilizar cocaína y otras sustancias psicoactivas hacia Europa, utilizando aeronaves privadas y vuelos comerciales. La Unión Europea, consciente del carácter transnacional de este fenómeno, ha desarrollado programas de cooperación con América Latina para enfrentar las redes logísticas y financieras detrás de estas operaciones ilícitas (Núñez & Rodríguez, 2022). Sin embargo, el dinamismo del tráfico aéreo, sumado a las debilidades estructurales y normativas en la región, exige una renovación profunda de los enfoques de ayuda internacional.

Por ende, los desafíos que ponen las organizaciones de crimen transnacional requieren reorientar, fortalecer y ampliar el alcance de los programas europeos de cooperación en materia de drogas por vía aérea. Las propuestas aquí formuladas parten del análisis de los desafíos persistentes en el control del espacio aéreo, la inteligencia criminal, la cooperación judicial y la vigilancia transfronteriza, desde una perspectiva transatlántica (Vaicius & Isacson, 2003).

### **Recomendaciones estratégicas**

Teniendo en cuenta que los métodos empleados para el tráfico de drogas por vía aérea corresponden a sistemas complejos, las autoridades Latinas y Europeas deben reconocer que el tráfico aéreo ya no es una modalidad secundaria o marginal del narcotráfico, las nuevas rutas a través de Venezuela, Brasil, Surinam, y África Occidental están ganando terreno frente a los controles marítimos más que cada vez son más eficaces (The Guardian, 2024). Por lo tanto, las estrategia birregional deben incorporar explícitamente el tráfico aéreo como una prioridad autónoma, con metas, indicadores y presupuestos específicos. Esta medida permitiría un seguimiento sistemático del problema y su tratamiento diferenciado del tráfico marítimo o terrestre.

La lucha contra el tráfico aéreo exige que los países involucrados reconozcan su papel no solo como despachadores o receptores, sino también como facilitadores pasivo de estas rutas, al contar con estructuras aeroportuarias, empresas logísticas y redes criminales que operan desde el continente (WCO, 2022). Por ello, la UE debe articular con las autoridades latinoamericanas una estrategia de corresponsabilidad que incluya: mayor regulación de vuelos privados, sistemas de alerta temprana en sus propios aeropuertos y el rastreo financiero de las operaciones de alquiler de aeronaves.

En el marco de la cooperación para abordar sistemas complejos, las organizaciones que tienen por finalidad la lucha contra el tráfico de drogas, deben fomentar la creación de un sistema sudamericano de vigilancia e interdicción aérea, cofinanciado y articulado con las autoridades involucradas (Barrios, 2020). Este sistema de cooperación puede desarrollarse a partir de mecanismos multilaterales con la Fuerza Aeroespacial Colombiana que es líder regional en la lucha contra el tráfico de drogas, pero con enfoque técnico-operacional, que permita la difusión de información en tiempo real, interoperabilidad de medios de detección y acuerdos sobre actuación coordinada ante vuelos ilícitos (Alda, 2018). La creación de centros de mando conjuntos podría replicar modelos existentes en Europa.

### **Recomendaciones operativas**

Algunos países latinoamericanos presentan una problemática común en cuanto a la detección de aeronaves ilícitas en sus espacios aéreos, corresponden a extensas áreas sin cobertura radar, especialmente en la Amazonía, los Llanos orientales y zonas selváticas de difícil acceso (Jimenez, 2016). Por las capacidades que posee Europa y sus avances tecnológicos, podrían apoyar proyectos de sistemas radar, sensores multispectrales y estaciones móviles de detección aérea, con énfasis en las regiones críticas. Este apoyo debe estar condicionado a compromisos verificables de uso operativo y sostenibilidad a largo plazo.

La mayoría de las operaciones de narcotráfico aéreo no ocurren en los grandes aeropuertos internacionales, sino en terminales pequeñas, pistas privadas o aeródromos regionales con escaso control (Europol, 2025). La cooperación europea debe financiar la modernización de estos puntos críticos mediante sistemas de identificación automatizada, cámaras térmicas, escáneres de carga y personal capacitado en análisis de riesgo aeronáutico.

Es así como actualmente, los países de América Latina operan con bases de datos fragmentadas y administradas localmente, las cuales no están debidamente interconectadas, en específico sobre otra de las modalidades utilizadas por el crimen transnacional que son los vuelos privados; se hace necesario una integración de datos para revisar aviones de matrícula sospechosa, tripulaciones con antecedentes o rutas anómalas (WCO, 2022). Europa puede brindar asistencia técnica y financiera para la construcción de una plataforma regional integrada que combine inteligencia aérea, análisis criminal e información aduanera, con nodos de acceso compartidos por los países participantes.

### **Recomendaciones Institucionales**

La falta de conocimiento y sensibilización frente al tráfico de drogas por vía aérea, sumado a la falta de medios y capacidades por parte de las autoridades son unos de los mayores obstáculos para una respuesta efectiva, es así como mediante un sistema eficiente se puede fortalecer el programa de interdicción aérea, avalado por el derecho internacional y por estándares de proporcionalidad, que permita inmovilizar aeronaves sin comprometer vidas humanas (Alda, 2018). Esto se puede realizar a través del uso de tecnologías preventivas y capacidades reactivas estandarizadas, las cuales deben ser lideradas por los países que en la región son referentes en la lucha contra el tráfico de drogas por vía aérea.

La cooperación europea puede enfocarse en ampliar su inversión en formación técnica de operadores radar, analistas de tráfico aéreo, inspectores aeronáuticos y fiscales especializados en narcotráfico asociado al uso de la infraestructura aeronáutica. Esta formación debe incluir jurisprudencia internacional, criminalística aérea, análisis forense de aeronaves y protocolos de cooperación judicial transnacional (Alda, 2018). Deben existir

programas de capacitación regionales en análisis criminal específicas para el dominio aéreo, lo que representaría un paso significativo hacia la profesionalización del sector.

Por otra parte, teniendo en cuenta que uno de los riesgos está asociado con el abuso del poder estatal, la corrupción en la aviación civil o el uso ilegítimo de información estratégica. Las agencias delegadas por la Unión Europea, pueden condicionar parte de su asistencia a la creación de mecanismos de auditoría independientes, observatorios y programas preventivos, así como asistencia judicial que garanticen la legalidad y legitimidad de las acciones emprendidas (GAFILAT, 2023).

Teniendo en cuenta además, que las operaciones de narcotráfico por vía aérea utilizan empresas fachada de aviación privada, compañías de logística o servicios de taxi aéreo, Las autoridades Europeas debe incentivar investigaciones conjuntas entre sus agencias y fiscalías latinoamericanas para desmantelar estas redes legales ilegales, así cómo transmitir los métodos utilizados que han llevado a desarticular estas redes complejas. Esto se puede alcanzar mediante la creación de unidades binacionales especializadas en tráfico aéreo con personal judicial, financiero y aeronáutico (EUDA, 2025).

En consecuencia, algunas organizaciones de crimen transnacional suelen utilizar bancos europeos y paraísos fiscales para financiar el alquiler de aeronaves, mantenimiento técnico, compra de piezas o cualquier actividad administrativa que por tratarse de aeronaves deben tener un rastreo legal, aunque su finalidad es cometer un acto ilegal. Es así como las autoridades europeas deben inspeccionar a las entidades financieras y compañías de aviación con el fin de identificar operaciones sospechosas que involucren países de alto riesgo. Asimismo, deben reforzarse los controles sobre las transferencias y las cuentas utilizadas para financiar vuelos ilegales (GAFILAT, 2024).

En materia judicial, los países latinoamericanos podrían estandarizar conceptos en sus normas penales para incorporar el tráfico de drogas por vía aérea como una conducta especialmente agravada, teniendo en cuenta que conlleva un alto grado de complejidad, que posee un alcance transnacional y el uso de medios técnicos avanzados. Desde Europa, las autoridades puede realizar un intercambio legal, con el ánimo de diseñar marcos normativos y la adecuación de penas para que reflejen el verdadero impacto de estas conductas en la seguridad internacional (Youngers & Rosin, 2005)

Aunado a lo anterior, por el impacto que representa el narcotráfico en la seguridad global, la lucha contra el tráfico de drogas por modalidad aérea debe dejar de ser una agenda técnica de bajo perfil y ser incluida en las cumbres de alto nivel, los consejos bilaterales y los foros multilaterales UE-América Latina, de esta forma se le otorga la trascendencia que realmente tiene. Se puede realizar mediante una temática específica sobre crimen aéreo en los acuerdos birregionales y en las estrategias globales de lucha contra el crimen organizado (Barrios, 2020).

Es así como en apoyo a la sostenibilidad de los esfuerzos, se podría pasar de los programas existentes de cooperación a una organización de alcance global enfocada al área Aérea, administrado por la UE, articulado y puesto en marcha por el Sistema de Cooperación de las Fuerzas Aéreas de América (SICOFAA), que financie proyectos de vigilancia, interdicción, justicia e investigación en materia de narcotráfico aéreo (Cancillería, 2022). Este fondo podría operar bajo esquemas de evaluación por resultados y criterios de transparencia.

Finalmente, los programas europeos deben mejorar su evaluación del impacto real. Se sugiere incluir indicadores como: número de vuelos ilegales detectados, rutas

neutralizadas, aeronaves decomisadas, pilotos judicializados y activos financieros incautados; además de implementar sistemas de alerta temprana que identifiquen nuevos patrones del tráfico aéreo, evolución de las redes criminales y desplazamiento de rutas (WCO, 2022).

Para cerrar este apartado se destaca que la lucha contra el tráfico de drogas por vía aérea entre América Latina y Europa requiere una transformación profunda de los mecanismos de cooperación internacional, los programas han sido muy eficientes, pero debido a la especialización de las organizaciones criminales transnacionales, se debe pasar de programas a agencias con capacidades de alto impacto. La Unión Europea, como actor clave en la ayuda internacional, tiene la capacidad y la legitimidad para liderar esta transformación mediante una estrategia basada en el conocimiento técnico, la soberanía compartida y la innovación institucional (Alda, 2018). Las recomendaciones aquí expuestas ofrecen una hoja de ruta concreta para maximizar el impacto, cerrar brechas estructurales y anticipar nuevas amenazas. Si bien no existe una solución única, una cooperación bien orientada, sostenida y centrada en resultados puede marcar una diferencia real en el combate a una de las formas más sofisticadas del narcotráfico global.

## **Conclusiones**

El tráfico de drogas por vía aérea entre América Latina y Europa constituye una amenaza persistente y en evolución para la seguridad internacional, caracterizada por una evolución en sus dinámicas operativas, invisibilidad y alta adaptabilidad a las estrategias de control; la investigación desarrollada ha permitido evidenciar cómo esta modalidad de narcotráfico ha ganado relevancia en el ecosistema criminal transnacional caracterizado por

sistemas complejos, aprovechando debilidades estructurales como la escasa cobertura radar en zonas selváticas, la corrupción institucional, los limitados controles aeroportuarios y la fragmentación de capacidades estatales en el ámbito del control aéreo (Barrios, 2020).

En el análisis histórico y estratégico del fenómeno del tráfico de drogas por vía aérea, se identifica que desde mediados del siglo XX el uso del espacio aéreo ha tenido una alta injerencia por parte de los grupos de crimen transnacional para el traslado de estupefacientes, especialmente cocaína, hacia los principales mercados de consumo como Estados Unidos y Europa. La dinámica ha estado dada por la diversificación de rutas que obedecen a las estrategias de control contra el tráfico de drogas, que recientemente han conllevado a rutas por África Occidental y el uso intensivo de aeronaves privadas, vuelos comerciales, jets ejecutivos y pistas clandestinas, lo cual ha dificultado las acciones de detección, interdicción y judicialización de los responsables (UNODC, 2023; Europol, 2025).

No obstante, en el marco de la cooperación internacional se ha intentado responder a esta amenaza, los programas de apoyo de la Unión Europea en América Latina han tenido un impacto que ha contribuido significativamente al fortalecimiento de capacidades institucionales, sin embargo, los efectos sobre la dinámica real del tráfico aéreo de drogas siguen siendo limitados en términos estratégicos (EMCDDA, 2022). Es así como la interdependencia compleja conlleva a que las organizaciones criminales afronten una notable resiliencia frente a las acciones estatales, adaptando sus métodos, rutas y estructuras logísticas con rapidez y eficacia (Europol, 2022).

La investigación permitió concluir que uno de los principales desafíos en la lucha contra el tráfico aéreo de drogas radica en la falta de conocimiento respecto al método empleado por vía aérea, así mismo por la falta de integración y homogeneidad doctrinal entre

los países latinoamericanos sumado a la carencia de capacidades; aunado a lo anterior, las diferencias normativas en cuanto a la interdicción de vuelos sospechosos, el uso de la fuerza, los marcos penales aplicables y la interoperabilidad de sistemas de vigilancia aérea limitan la posibilidad de una respuesta regional coordinada. Esta fragmentación impide el desarrollo de una defensa aérea colaborativa y genera espacios grises que son aprovechados por los actores criminales transnacionales (Guerrero, 2017; WCO, 2022).

En ese contexto, la cooperación europea ha sido más eficaz en el plano institucional y normativo que en el operativo, la capacitación de funcionarios sumado al financiamiento de mejoras técnicas en aeropuertos y el impulso a redes de intercambio de información han fortalecido parcialmente las capacidades estatales. No obstante, los programas mediante los cuales se da impulso a estas iniciativas se concentra en aeropuertos principales, dejando sin atención a terminales secundarios y zonas fronterizas que son utilizadas por los narcotraficantes como puntos de salida o tránsito (Delgado, 2022).

Asimismo, la sostenibilidad de los programas de cooperación depende en gran medida del financiamiento externo y de la voluntad de los organismos locales que tienen por misión enfrentar el flagelo; no obstante, la alta rotación de los funcionarios dentro de las instituciones, la escasa inversión estatal y la corrupción, pueden frenar los avances logrados por la cooperación europea. Por ello, se hace necesaria una reorientación estratégica de la ayuda internacional, que no solo priorice la asistencia técnica, sino también la construcción de estructuras confiables, sólidas y autónomas en los países receptores (Mezú et al., 2021).

La investigación también concluye el impacto que tienen las alianzas entre cárteles latinoamericanos y mafias europeas, que han permitido establecer y consolidar rutas aéreas, sofisticar métodos de ocultamiento y construir redes logísticas intercontinentales con

capacidad de operar en múltiples territorios (The Guardian, 2024). Para enfrentar la transnacionalización del crimen organizado se requiere una cooperación judicial eficaz, que permita la persecución penal coordinada, el decomiso de activos, la extradición de responsables y la aplicación de sanciones financieras a las empresas vinculadas (GAFILAT, 2023).

En concordancia con lo anterior, se plantea efectuar mejoras estructuradas a los programas los niveles estratégico, operativo e institucional y judicial, que mejoren la efectividad de la ayuda internacional brindada por la UE, se busca entre otras atacar el fenómeno integralmente a partir del fortalecimiento de la cobertura radar en zonas críticas, la creación de plataformas regionales de intercambio de datos aeronáuticos, el desarrollo de protocolos conjuntos de interdicción eficientes, la formación de unidades especializadas en el ámbito aéreo y la consolidación de una arquitectura regional basada en la interoperabilidad y la confianza mutua (Jiménez, 2016).

Finalmente, se concluye que el tráfico de drogas por vía aérea no puede ser abordado exclusivamente desde una perspectiva técnico-operativa, sino que requiere una aproximación sistémica que articule seguridad, justicia, desarrollo y gobernanza. La lucha contra esta modalidad del narcotráfico implica reconocer la interdependencia entre oferta y demanda, producción y consumo, crimen organizado y corrupción estatal; el éxito de la lucha contra el tráfico de drogas debe basarse en una cooperación hemisférica efectiva, fundamentada en la corresponsabilidad, el intercambio de buenas prácticas y la voluntad política sostenida, solo de esta forma será posible contener el avance del tráfico aéreo de drogas y sus efectos sobre la seguridad y estabilidad global (UNODC, 2023).

## Referencias

- Abella Osorio, J. D., & Torrijos, V. (2020). La diplomacia para la seguridad en el posicionamiento estratégico de Colombia en el ámbito de la paz y la seguridad regional: reflexiones desde el concepto de diplomacia de defensa. *Revista de Relaciones Internacionales, Estrategia y Seguridad*, 15(1), 129-144.
- Alda Mejías, S. (2018). Los desafíos de América Latina para proyectarse como actor regional en el ámbito de la seguridad internacional. *Revista de relaciones internacionales, estrategia y seguridad*, 13(1), 35-66.
- Amaya Q. (2016). Violencias encubiertas de la gobernanza global. *Estudios Políticos*, 49, pp. 148–166. DOI: 10.17533/udea.espo.n49a08.
- Atehortúa Cruz, A. L., & Rojas Rivera, D. M. (2008). El narcotráfico en Colombia. *Pioneros y capos. Historia y espacio*, 4(31), 169-207.
- Bagley, B. M. (2014). Colombia and the war on drugs. *Foreign Affairs*, 67(1), 70–92. <https://www.jstor.org/stable/20043675>
- Barrios, B. G. H. Q. (2020). Las fronteras no adyacentes como solución al tráfico aéreo ilegal. *Seguridad, Ciencia & Defensa*, 6(6), 90-105.
- Brombacher, D. (2010). Programa de Cooperación en Seguridad Regional. El control de la oferta en la lucha antidrogas, ¿a quién le sirve? *Friedrich-Ebert-Stiftung*. <https://library.fes.de/pdf-files/bueros/la-seguridad/08831.pdf>
- Castillo Arias, J. (2022). Apreciación de la cultura de inteligencia para apoyar estrategias de geoseguridad. *URVIO Revista Latinoamericana de Estudios de Seguridad*, (34), 51-67.
- Delgado, J. (2022). Cárteles latinoamericanos expanden narcotráfico a Europa. *Dialogo*, 1–6. <https://dialogo-americas.com/es/articles/carteles-latinoamericanos-expanden-narcotrafico-a-europa/>
- Duncan, G., Vargas, R., Rocha, R., & López, A. (2005). Narcotráfico en Colombia - Economía y Violencia. *Geriatrics*, 4(6), 58–63. <file:///C:/Users/user/Downloads/FundacionSyD.pdf>
- Eissa, S. (2005). La lucha contra el narcotráfico y su impacto en América Latina. CAEI.
- EMCDDA & Europol. (2022). EU Drug Markets: Cocaine - In-depth analysis. European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction. <https://www.emcdda.europa.eu/publications>

**Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”**

Bogotá D.C., Colombia

EUDA. (2025). European Drug Report 2025: Trends and Developments. EUDA.  
[https://www.euda.europa.eu/publications/european-drug-report/2025\\_en](https://www.euda.europa.eu/publications/european-drug-report/2025_en)

EUROPOL. (2025). Serious and Organised Crime Threat Assessment (SOCTA).  
<https://www.europol.europa.eu/cms/sites/default/files/documents/EU-SOCTA-2025.pdf>

EUROPOL. (2020). Beyond the pandemic how COVID-19 will shape the serious and organised crime landscape in the EU. La Haya: EUROPOL.  
[https://www.europol.europa.eu/cms/sites/default/files/documents/report\\_beyond\\_the\\_pandemic.pdf](https://www.europol.europa.eu/cms/sites/default/files/documents/report_beyond_the_pandemic.pdf)

GAFILAT. (2023). Segunda actualización del Informe de amenazas regionales en materia de lavado de activos. 2017 y 2018. SD: GAFILAT.  
<https://biblioteca.gafilat.org/?p=6427>

GAFILAT. (2024). Cuarta Actualización del Informe de Amenazas Regionales en materia de Lavado de Activos y Financiamiento del Terrorismo. 2017 y 2018. SD: GAFILAT. <https://biblioteca.gafilat.org/wp-content/uploads/2024/09/20240905-Cuarta-Actualizacion-del-Informe-de-amenazas-Regionales-en-materia-de-LA-FT.pdf>

Gamarra, E. (2004). La democracia y las drogas en América Latina y el Caribe. La democracia, 245.

García, V. (2015). Cooperación y seguridad en la guerra contra las drogas: el Plan Colombia y la iniciativa Mérida. In U. N. de Colombia (Ed.), *Análisis Político* (Vol. 91, Issue Sept-Dec).  
<https://repositorio.unal.edu.co/bitstream/handle/unal/81014/9789587753141.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Guerrero, J. (2017). Estudios de ignorancia, inteligencia y la guerra contra las drogas en Colombia. *Estudios de Ignorancia, Inteligencia y La Guerra Contra Las Drogas En Colombia*, 21, 158–174. <http://revistas.flacsoandes.edu.ec/index.php/URVIO>

Herrera, S. C. (2020). Transformación del narcotráfico en Colombia y su relevancia en la agenda internacional: un desafío a la seguridad desde 1980 hasta la actualidad.

Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., & Baptista Lucio, P. (2014). Metodología de la Investigación. 6a Edición, Mc Graw Hill, México.

Hernández-Sampieri, R., & Mendoza, C. (2020). Metodología de la investigación: las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta.

**Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”**

Bogotá D.C., Colombia

Insight Crime. (2021). Cocaine Air Bridges: How Drugs Fly to Europe.  
<https://insightcrime.org/>

Jiménez, M. A. B. (2016). La lucha contra las drogas: fracaso de una guerra, comienzo de una nueva política. *Drugs and Addictive Behavior* (revista descontinuada), 1(2), 237-254.

Krasner, S. (1975). Regímenes Internacionales. *International Organization*, 570.

Meza, R. V. (2001). Drogas, seguridad y democracia. *Nueva Sociedad*, 173, 104.

Mezú, R., Gerardo Benavides, E., Hernández, J. C., Barrero-Barrero, D., & de Lara Gaitán, A. F. (2021). La guerra contra las drogas en América Latina: Enfoques regionales de interdicción aérea.

MINJUSTICIA. (2024), Oferta drogas: Tráfico, Observatorio de drogas.  
<https://www.minjusticia.gov.co/programas-co/ODC/Publicaciones/paginas/oferta-drogas-trafico.aspx>

Ministerio de Relaciones Exteriores. (2022). Lucha contra el problema mundial de las drogas  
Cancillería.MinRelaciones.  
<https://www.cancilleria.gov.co/international/politics/drugs>

Niño, C. (2016). Exportación de conocimiento: Colombia como proveedor de seguridad para la lucha contra el terrorismo y el crimen internacional (Export of Knowledge: Colombia as Security Provider for Fighting Terrorism and International Crime). *Via Inveniendi et Iudicandi*, 11, 87-104.

Niño, C. A. (2016). El narcotráfico mutante: nueva perspectiva de análisis del fenómeno en Colombia. *Revista Científica General Jose Maria Cordova*, 14(18), 113–124.  
<https://doi.org/10.21830/19006586.45>

Núñez de Prado Clavell, S., & Rodríguez Abengózar, J. (2022). La estrategia de la ONU y la Unión Europea contra las redes transatlánticas del narcotráfico. *Revista Científica General José María Córdoba*, 20(37), 71-88.

Sáenz Rovner, E. (2007). La "Prehistoria" de la marihuana en Colombia: consumo y cultivos entre los años 30 y 60. *Cuadernos de economía*, 26(47), 205-222.

Saenz Rovner, E. S. (2009). Ensayo sobre la historia del tráfico de drogas psicoactivas en Colombia entre los años 30 y 50. *Iberoamericana* (2001-), 9(35), 93-104.

The Guardian. (2024). *How big is Europe’s cocaine problem – and what is the human cost?*.  
The Guardian. <https://www.theguardian.com/global->

development/article/2024/jun/11/how-big-is-europes-cocaine-problem-and-what-is-the-human-cost

UNODC. (2011). The Transatlantic Cocaine Market. United Nations Office on Drugs and Crime. [https://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/Studies/Transatlantic\\_cocaine\\_market.pdf](https://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/Studies/Transatlantic_cocaine_market.pdf)

UNODC, (2023) Informe mundial sobre las drogas 2023 (publicación de las Naciones Unidas, 2023). <https://www.unodc.org/>

UNODC, (2024) Informe mundial sobre las drogas 2024 (publicación de las Naciones Unidas, 2024)

UNODC. (2025). World Drug Report 2025. United Nations Office on Drugs and Crime. <https://www.unodc.org/>

Vargas, R. (2003). *The anti-drugs policy, Aerial spraying of illicit crops and their social environmental and Political impacts in Colombia. March*, 1–7. <https://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1177/002204260203200102>

Vaicius, I., & Isacson, A. (2003). The ‘War on Drugs’ meets the ‘War on Terror.’ *International Policy Report*, 2, 6. <http://www.ciponline.org/images/uploads/publications/0302ipr.pdf>

WCO. (2022). Illicit Trade Report. World Customs Organization. <https://www.wcoomd.org/>

Youngers, C., & Rosin, E. (Eds.). (2005). Drogas y democracia en América Latina: El impacto de la política de Estados Unidos. Editorial Biblos.

Zamora, T. G. A. P., & Calderón, M. C. E. Á. (2022). Integración del poder aéreo, espacial y ciberespacial. PODER MULTIDOMINIO.

**Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”**  
Bogotá D.C., Colombia