

COVID-19 y los vuelos ilegales del narcotráfico en América Latina

Luis Ignacio García Sigman

Doctor en Ciencia Política (UB)

Magíster en Seguridad Pública (Universidad de Salamanca)

Investigador Independiente

Resumen:

El presente trabajo pretende profundizar el conocimiento disponible acerca el tráfico ilícito de drogas a través de vuelos ilegales en América Latina, que se volvió un recurso vital para los narcotraficantes durante la pandemia de COVID-19. Para ello, se partirá de un análisis conceptual donde se indicarán los principales medios de transporte utilizados por los narcotraficantes, y, también, se expondrán las principales rutas de tráfico ilícito de drogas a través de vuelos ilegales. El documento partirá de la bibliografía académica existente y de las organizaciones internacionales especializadas en la materia.

Palabras clave: Crimen organizado – Narcotráfico – vuelos ilegales.

Abstract:

This paper aims to make a modest contribution in terms of deepening the available knowledge about illicit drug trafficking through illegal flights in the Americas, which became an essential tool for drug traffickers during the COVID-19 pandemic. A proposal of concepts will be made to address the study of this dimension of drug trafficking, the main means of transport used by drug trafficking organizations will be indicated, the most salient characteristics of the clandestine airstrips will be specified and, also, the main routes of illicit drug trafficking by illicit flights will be exposed. The literature that, on this subject, was produced by the academia and the international specialized organizations will be the starting point; besides, in order to enrich the text and present information as up-to-date as possible, this article will also consult news published in general and specialized digital newspapers.

Keywords: Organized crime – Illicit drug trafficking – illegal flights

Introducción

El tráfico ilícito de drogas se vio, notablemente, afectado por la pandemia de COVID-19 y, más específicamente, a partir de las medidas restrictivas para la circulación de personas – tanto dentro de sus respectivos territorios (medidas de distanciamiento social y/o aislamiento social preventivo y obligatorio) como, también, entre ellos (“cierre de fronteras”) – adoptadas por los estados para hacer frente a la crisis epidemiológica (UNODC, 2020k; EUROPOL, 2020; EMCDDA y EUROPOL, 2020; Global Initiative, 2020; Organización Mundial de la Salud, 2020).

En lo que respecta al narcotráfico a través de la vía aérea, el traslado ilegal de drogas a través de operaciones de transporte aéreo comercial de pasajeros y mixtos regulares se vio, prácticamente, interrumpida completamente a partir del primer trimestre de 2020. Algo distinto se advirtió en relación con el transporte ilícito de estupefacientes por medio de vuelos clandestinos, dinámica delictiva que tiene una larga tradición en las Américas. De hecho, durante la pandemia de COVID-19, los narcotraficantes siguieron utilizando – y, según algunos autores, incrementaron el uso – de los vuelos ilícitos para el tráfico ilegal de drogas a lo largo de esta etapa (UNODC, 2020c; UNODC, 2020k; Verrier, 2020).

Sin embargo, a pesar de que los vuelos clandestinos son utilizados hace décadas por las organizaciones criminales y que, además, se convirtieron en un recurso de vital importancia para el narcotráfico durante la pandemia de COVID-19, dentro de la literatura académica y de los informes oficiales y de acceso público elaborados por organizaciones internacionales especializadas en la materia y por estados (o, en su defecto, agencias de éstos), son muy pocos los trabajos que se centran, exclusivamente, en el transporte ilícito de drogas a través de vuelos ilegales. Estos estudios no suelen definir, con claridad, los conceptos que utilizan para analizar el traslado ilegal de drogas por a través de vuelos clandestinos (Friesendorf, 2005; Littuma Larrea, 2013; Schmersahl, 2018; Turkmen & Kuloglu, 2018; Verrier, 2020)

La bibliografía existente al respecto, suele enfocar su interés sólo en algunos de los medios de transporte de todos los que utilizan los narcotraficantes para trasladar, ilícitamente, droga en vuelos clandestinos. En general, se centran, mayoritariamente, en los aviones de hélice y/o en los de reacción pequeños (Friesendorf, 2005; Littuma Larrea, 2013; Verrier, 2020). Recientemente dentro de esta temática se han incluido el uso de los drones para el contrabando de estupefacientes mediante vuelos ilegales (Schmersahl, 2018; Turkmen & Kuloglu, 2018).

Tampoco se advierte que alguno de estos trabajos, al estudiar el tráfico ilícito de drogas a través de vuelos ilegales, exhiba una perspectiva o mirada que abarque, de manera integral, todo el continente americano o, por lo menos, algunas de sus regiones. En cambio, en general, concentran su interés sólo en algunos

países (Littuma Larrea, 2013; Verrier, 2020; Friesendorf, 2005). Asimismo, mucha de la información que contiene esta valiosa literatura se encuentra, lógicamente, desactualizada (Littuma Larrea, 2013; Friesendorf, 2005).

Más ampliamente, los trabajos que, dentro de la literatura de referencia, abordan, de alguna manera, el tráfico ilícito de drogas por la vía aérea tienden a enfocar más su atención en el traslado ilegal de estupefacientes que se realiza a través de vuelos legales (y, más específicamente, operaciones de transporte aéreo comercial de pasajeros, carga y correos regulares) que el que se lleva a cabo a por medio de vuelos clandestinos (JIFE, 2020; UNODC, 2020c; COPOLAD, 2015; Policía Nacional de Colombia, 2020d; AMERIPOL, 2013; OEA, 2013; Abeyratne, 2008).

Tomando en consideración lo manifestado anteriormente, el presente trabajo pretende realizar un aporte sustancial en lo que respecta a profundizar, a través de una exposición breve y sucinta, el conocimiento disponible sobre el tráfico ilícito de drogas a través de vuelos ilegales en las Américas. En particular, la consecución de este objetivo supondrá que el presente trabajo se estructure en torno a tres secciones.

En la primera, se propondrá un aparato conceptual para el abordaje del tema en cuestión: se diferenciará el tráfico ilícito de drogas a través de vuelos legales de aquellos que se realizan por medio de vuelos clandestinos. A su vez, siguiendo el criterio de EMCDDA (Observatorio Europeo de las Drogas y las Toxicomanías (2019), se distinguirán, dentro de los vuelos ilegales, los “*vuelos negros*” y los “*vuelos grises*”. En la segunda, se describirán las principales clases de aeronaves que utilizan las organizaciones criminales para el transporte ilegal de drogas con vuelos ilícitos. Asimismo, se detallarán algunas características de las pistas clandestinas utilizadas. En la tercera, se expondrán las principales rutas de tráfico ilícito de drogas con vuelos clandestinos que pudieron ser identificadas a partir del análisis de la bibliografía de referencia.

I. Una propuesta conceptual.

El tráfico ilícito de drogas por la vía aérea (ya sea que tenga lugar dentro de un mismo estado o, bien, se dé entre distintos países) puede realizarse a través de vuelos legales, es decir, servicios de aviación civil y militar que operan respetando toda la normativa vigente; pero que son penetrados, aprovechados y explotados por las organizaciones dedicadas al narcotráfico o, bien, organizados y/o contratados por tales grupos delictivos para la consecución de sus fines criminales (en este caso, el traslado de cantidades variables de estupefacientes de un destino a otro a través del transporte aéreo).¹

¹ En particular, se hace referencia a la aviación militar y, también, a la civil; dentro de esta última, a las siguientes:

Operaciones de transporte aéreo comercial (aviación comercial): “Operación de aeronave que supone el transporte de pasajeros, carga o correo por remuneración o arrendamiento” (OACI, 2016, pp. 1-7). En lo que respecta a estos vuelos, cabe

Asimismo el tráfico ilícito de estupefacientes por la vía aérea puede realizarse a través de vuelos ilegales, es decir, servicios de aviación que operan transgrediendo o infringiendo, total o parcialmente, el plexo normativo que regula esta actividad (EMCDDA, 2019).

Si bien este texto se centra en el narcotráfico (en particular, a través de la vía aérea y, más específicamente, de vuelos clandestinos), cabe precisar que, también, otras ramas del crimen organizado tienen comportamientos delictivos análogos a los que se describirán en este apartado, pero, en cada caso, para transportar, ilegalmente, otro tipo de bienes o mercaderías tales como, por ejemplo, cigarrillos, dinero, productos tecnológicos, personas, etc. (Littuma Larrea, 2013).

La utilización, por parte del narcotráfico, de distintos tipos de aviones - en general - pequeños para realizar vuelos ilegales para movilizar drogas es una práctica consolidada que exhibe una larga tradición en el continente. Sin ir más lejos, puede citarse tres casos, que se detallan a continuación:

- Primero, el de *Carlos Lehder*, quien, hacia finales de la década del 70, compró la mitad de Cayo Norman, una pequeña isla de las Bahamas, y la convirtió en una auténtica locación de paso o escala para la cocaína que el Cartel de Medellín contrabandeaba hacia los Estados Unidos; los aviones de esta organización criminal partían de Colombia hacia esta isla y, desde allí, posteriormente, era traficada, ilícitamente, por el sudeste de Norteamérica (Sáenz Rovner, 2011; Pieper, 2020).²
- Segundo, se destaca, también, el caso de *Amado Carrillo Fuentes*, quien se convirtió en el líder del Cártel de Juárez y se hizo, popularmente, conocido con el apodo de “*El Señor de los Cielos*”, sobrenombre que se ganó por contar con una importante flota de diferentes tipos de vehículos aéreos - inclusive, se cree que llegó a operar con algunos aviones de gran porte tales como, por ejemplo, el Boeing 727 - que utilizaba para el tráfico ilícito de drogas a gran escala (Moore, 2011; Infobae, 2020a).

precisar que pueden clasificarse de múltiples maneras; sin embargo, aquí, sólo se hará mención a las que resultan de interés a los fines del presente trabajo: según su naturaleza (itinerario y horarios prefijados), pueden ser *regulares* o *no regulares*; según su alcance, pueden ser *nacionales* o *internacionales*; y, según lo que transporten, pueden ser *mixtos* (transportan pasajeros y carga) o *exclusivos* (p. ej. sólo carga) (OACI, 2016; Ministerio de Hacienda, 2018; Topazzini, 2019).

Operaciones de aviación general (aviación comercial): “Operación de aeronave distinta de la de transporte aéreo comercial o de la de trabajos aéreos” (OACI, 2016, pp. 1-7).

Trabajos aéreos: “Operación de aeronave en la que ésta se aplica a servicios especializados tales como agricultura, construcción, fotografía, levantamiento de planos, observación y patrulla, búsqueda y salvamento, anuncios aéreos, etc.” (OACI, 2016, pp. 1-10).

² Según la OACI (2016), los aviones pueden clasificarse, según su tamaño, en dos grupos:

Aviones pequeños: “Avión cuya masa máxima certificada de despegue es de 5 700 kg o menos” (OACI, 2016, pp. 1-3).

Aviones grandes: “Avión cuya masa máxima certificada de despegue es superior a 5 700 kg” (OACI, 2016, pp. 1-3).

- Tercero y más actualmente, el caso de “*El Chapo*” *Guzmán* y su flota de aviones, que permite tomar conciencia de la vital importancia que tenía, para la organización criminal que lideraba, el transporte ilícito de drogas por la vía aérea. Entre 2006 y 2015, las autoridades de México secuestraron 599 vehículos aéreos pertenecientes al Cártel de Sinaloa (586 eran aviones y 13 helicópteros), que eran utilizados para traficar, ilícitamente, drogas hacia México, dentro de México y desde tal país hacia Estados Unidos; esta cantidad de aviones cuadruplica la flota que posee la aerolínea mexicana más grande, que es AeroMéxico y cuenta con 127 vehículos aéreos. Asimismo, se pudo saber que esta organización delictiva llegó a operar casi 5.000 pistas clandestinas (El Economista, 2016).

En relación con los vuelos clandestinos, cabe precisar que, a los fines de la presente exposición, se los clasificará, siguiendo el criterio propuesto por EMCDDA (2019), en dos grandes grupos. Por un lado, los “vuelos negros” que son vuelos ilegales que operan - o, por lo menos, aspiran a hacerlo - de una manera completamente clandestina intentando, por todos los medios, evitar la detección de las autoridades; y, además, aterrizando y despegando desde y hacia, esencialmente, pistas clandestinas (EMCDDA, 2019).

Por otro lado, los “vuelos grises” que son los vuelos ilegales que, en apariencia, se realizan respetando las reglas de la aviación civil (p. ej. presentan planes de vuelo, operan en aeropuertos habilitados, etc.), pero que, en algún momento de su trayecto, se desvían de la ley (hecho que buscan ocultar con técnicas tales como, por ejemplo, la adulteración de los planes de vuelo) para concretar una operación narcocriminal (p. ej. cambian su trayecto para hacer paradas intermedias no declaradas ni programadas en pistas clandestinas para cargar o descargar estupefacientes; o para “bombardear” droga que luego es recogida en tierra, etc.) (EMCDDA, 2019).

II. Medios de transporte usados en los vuelos ilegales y las pistas clandestinas

Tomando en consideración lo expuesto, la presente sección comenzará presentando un panorama de los diferentes tipos de vehículos aéreos que utilizan los grupos delictivos para traficar, ilícitamente, droga con vuelos clandestinos.

1. Aviones de hélice.

En relación con los aviones de hélice, los grupos delictivos suelen utilizar, a grandes rasgos, dos tipos: los monomotores y, también, los bimotores; este último tipo de vehículos aéreos supera a los primeros en lo que respecta a la autonomía de vuelo y, también, a la capacidad de carga. En lo relativo a los monomotores, pueden citarse, sólo a modo de ejemplo, los siguientes: Cessna 180, Cessna 182, Cessna 185 RG, Cessna 205, Cessna 206, Cessna 207, Cessna 210, Piper 12, Piper 18, Piper 24, Piper Cherokee, LANCAIR IV, entre otros. Y, en lo que respecta a los bimotores, resulta posible destacar los que se

enumeran a continuación: Cessna Bimotor 310, Cessna Bimotor 320, Cessna-404 Titán, los Piper Séneca, los Beechcraft King Air, Piper PA-31 Navajo y modelos del Aero Commander, entre otros (Littuma Larrea, 2013; COPOLAD, 2015; Verrier, 2020)

Los grupos delictivos suelen acceder a este tipo de aeronaves a través de robos, que se realizan en aeródromos, o, también, de compras o alquileres que llevan a cabo en mercados de segunda mano o negros (Klippham, 2017). Los precios de los monomotores pueden alcanzar, en el caso del Cessna 182P, los 135.000 USD en Venezuela; y, en el caso del Cessna 180, los 100.000 USD en el mercado de Colombia. En relación con el precio de los segundos (es decir, los bimotores), puede señalarse que, por ejemplo, un Beechcraft King Air C90 puede costar, aproximadamente, cerca de 600.000 USD en el mercado de segunda mano de Estados Unidos (COPOLAD, 2015; Bullock, 2018).

A su vez, la capacidad de carga de esta clase de aeronaves varía dependiendo, entre otras cosas, de, por ejemplo, el modelo del vehículo aéreo o, también, la distancia del trayecto que deba cubrir; la carga estimada que pueden transportar algunos de los aviones de este tipo podría ser la siguiente: Cessna-Titán (1200 kg); B58 Barón (1100kg); Cessna -210 y 210 C (350 kg) y Cessna 206 (800 kg), entre otros. (Littuma Larrea, 2013, p. 81).

Las organizaciones narcocriminales suelen acondicionar este tipo de aeronaves con el propósito de explotar, al máximo, cada vuelo ilegal que organizan; entre otras cosas, se modifican las alas para que puedan despegar de pistas más cortas, se agregan placas de metal en la nariz para proteger el motor, se agregan tanques de combustible casero atrás de los asientos para incrementar la autonomía de vuelo (de este modo, se puede, por ejemplo, realizar una operación de “bombardeo” y regresar sin necesidad de aterrizar y, así, reducir las probabilidades de ser detectados); y, también, se refuerzan las llantas para aterrizar en zonas hostiles (Mendoza & Bunker, 2017).

2. Aviones de reacción.

En lo que respecta a los aviones de reacción, suelen destacarse los aeronaves tipo jets ejecutivos privados o de negocios pequeños; en particular, algunos de los modelos que suelen utilizar las organizaciones narcocriminales son, por ejemplo, el Grumman Gulfstream II, Gulfstream III, diferentes modelos de Learjets, Hawker 700A, Hawker Siddeley HS 125, entre otros (COPOLAD, 2015; Sieff, 2020; Vélez, 2020).

Este tipo de vehículos aéreos, cuya utilización, por parte del narcotráfico, se está incrementando en los últimos años, tienen una serie de ventajas sobre los analizados previamente. Por ejemplo, son más veloces, tienen una mayor capacidad de carga, mejor equipamiento tecnológico y, también, se destacan por tener una autonomía de vuelo mayor. Esto permite a las organizaciones narcocriminales transportar,

ilícitamente, más cantidad de drogas, más rápidamente, a una mayor distancia y en menos viajes (Vélez, 2020; Espino, Ahora hay ‘Narcoaviones’ con Turbina, Señala la Sedena, 2020a).

En cuanto a la capacidad de carga de este tipo de vehículos aéreos, cabe precisar que, , varía según distintos factores tales como, por ejemplo, el modelo de la aeronave o la distancia a recorrer. Por ejemplo, se advierten casos de Gulfstream transportando, ilícitamente, entre 600, 1000 y hasta 2000 kilos de cocaína (El País, 2019a; El País, 2019b; Gaik, 2020; Rogoway, 2020; El Tiempo, 2020). También se observaron casos de Hawkers trasladando, de manera ilegal, cargas de entre 450 kilos hasta casi dos toneladas de cocaína (Sieff, 2020; Fitz-Gibbon, Plane carrying 860 pounds of cocaine crashes on Mexico highway, 2020a) Además, según una investigación académica, un Yakolev 40 pueden trasladar, de manera ilegal, aproximadamente 1.800 kilos de cocaína (Littuma Larrea, 2013).³

3. Ultraligeros.

Dentro de esta categoría hacemos referencia, en general, a aviones pequeños, ligeros, de alas fijas, monoplazas (aunque también hay modelos biplaza) y monomotor; en general, tienen una estructura o armazón de aluminio y están desprovistos de carenado. El hecho de que, actualmente, los grupos delictivos estén usándolos - especialmente, en la frontera entre Estados Unidos y México - representa el resurgimiento de una tendencia narcocriminal, que se observó, en esa misma frontera, entre finales de 1980 y principios de 1990 (Daily Mail, 2009; Mendoza & Bunker, 2017).

Estas aeronaves suelen tener una autonomía de vuelo de pocas horas y son más lentos que los aviones referidos previamente; pero resultan, para las agencias de implementación de la ley, más difíciles de detectar, son de bajo costo y, también, tienen facilidad para aterrizar y despegar en pistas clandestinas de poca longitud (Martín-Arroyo, 2020). Además, son fáciles de conseguir ya que no sólo se obtienen en mercados físicos, sino que, también, están disponibles online (Mendoza & Bunker, 2017).

Los narcotraficantes acondicionan a los ultraligeros para sacar el mayor provecho delictivo posible a cada vuelo: se refuerzan las ruedas para que resistan aterrizajes hostiles; en caso de tener dos asientos, se deja sólo uno para adicionar más combustible y, así, añadir mayor autonomía de vuelo; se fijan cestas de metal en la parte inferior que sirven para cargar la droga; en algunos casos, también se pintan de negro y se cubren las cargas con lonas de plástico oscuras para dificultar, aún más, su detección. Dependiendo del peso del piloto, los ultraligeros pueden llegar a transportar, aproximadamente, entre 150 y 200 o 250 libras, como máximo (El País, 2012; Mendoza & Bunker, 2017).

³ En este punto, no se entra en detalle en los casos enumerados porque serán abordados, más detalladamente, en la sección en la que se abordan las rutas aéreas de tráfico ilícito de drogas con vuelos clandestinos.

Para reducir las probabilidades de ser detectados, las organizaciones dedicadas al tráfico ilícito de drogas organizan los vuelos ilegales hechos con este tipo de vehículos aéreos durante la noche; los hacen con las luces completamente apagadas y, por lo tanto, para orientarse, los pilotos, en algunos casos, utilizan gafas de visión nocturna y, en otros, vuelan sobre el trazado de rutas, autopistas o caminos (Mendoza & Bunker, 2017).

4. Vehículos aéreos no tripulados (VANTs).

Desde hace, aproximadamente, diez años, comenzaron a utilizarse vehículos aéreos no tripulados de carácter comercial (también conocidos como “narco-drones”) para el tráfico ilícito de drogas por la vía aérea (Schmersahl, 2018).⁴

El hecho de que los grupos delictivos se hayan inclinado por empezar a utilizar drones para el transporte ilícito de droga responde, entre otras cosas, a que estos vehículos aéreos son, para estas organizaciones criminales, baratos (sus precios oscilan, dependiendo del modelo, entre los 200 y los 5000 USD), fáciles de operar y tienen una baja probabilidad de ser detectados (Schmersahl, 2018).

Además, las probabilidades de que las autoridades arresten a los operadores de estos vehículos aéreos son bajas (y se reducen a medida que la tecnología de estos dispositivos permite manejarlos a una distancia, cada vez, mayor). En relación con esto, cabe decir, también, que los narcotraficantes ya están utilizando drones cuyos itinerarios pueden programarse con antelación; así, se disminuye la necesidad de un control humano constante del dispositivo. Asimismo, es difícil que las agencias de implementación de la ley que logran interceptarlos y secuestrarlos logren extraer, de ellos, información valiosa en el marco de sus respectivas investigaciones judiciales. Asimismo, se observa, en muchos casos, falta de regulación sobre la actividad de estos dispositivos y, se advierte una amplia disponibilidad y oferta de los mismos (Schmersahl, 2018).

Los puntos débiles que, tienen los “narco-drones” son su alcance, autonomía y velocidad; la imposibilidad de volar en condiciones climáticas adversas; y, principalmente, su baja capacidad de carga: pueden llevar hasta, aproximadamente, 40 libras. En relación con este último aspecto, cabe agregar que los narcotraficantes no pueden sobrecargar el drone (aun cuando esté en condiciones físicas y estructurales de transportar cargas mayores) porque, de hacerlo, se genera un mayor gasto de batería y, por lo tanto, reduce, aún más, su autonomía de vuelo (Schmersahl, 2018).

⁴ Si bien excede el objetivo de este trabajo, se considera adecuado añadir que, además de para el narcotráfico, las organizaciones criminales podrían usar los drones para otras actividades delictivas; en particular, se destacan, su utilización como armas para herir o asesinar civiles, policías o militares; y su uso para tareas de vigilancia y monitoreo de la actividad de las agencias de implementación de la ley (Schmersahl, 2018; Jones, 2020).

De acuerdo a la literatura consultada, los usos más comunes de este tipo de dispositivos son, por un lado, el contrabando internacional de estupefacientes y, por otro lado, el abastecimiento de cárceles; sin embargo, no hay que descartar que, también, se hayan usado - o puedan ser utilizados en el futuro - para la distribución minorista de drogas (Schmersahl, 2018; Fitz-Gibbon, Two Charged for Making Drone Drug Drops at New Jersey Federal Prison, 2020b).

Se considera que fueron las organizaciones narcocriminales mexicanas las que, hacia el año 2010, comenzaron a usar drones comerciales para traficar, ilícitamente, distintos tipos de drogas en la frontera que comparte tal país con Estados Unidos (Fiegel, 2017). Desde entonces, parecería que la mayor cantidad de eventos de contrabando de drogas realizados con este tipo de vehículos aéreos se concentra en la referida frontera.

5. Aviones de reacción grandes usados

Los grupos delictivos dedicados al narcotráfico también se han servido de aviones de reacción viejos y usados de gran tamaño para el transporte internacional de droga a gran escala. Si bien no se registran casos de este tipo en los últimos años, sí se advierte que pudo haber sido una tendencia hace, aproximadamente, una década.

El uso de este tipo de vehículos aéreos de gran porte para el tráfico internacional de grandes cargas de estupefacientes adquirió visibilidad cuando, en noviembre de 2009, se encontró un Boeing 727 incendiado en el desierto de Mali. El vuelo provino desde Venezuela y arribó al referido país africano; allí, lo quemaron luego de haber descargado, de él, aproximadamente, 10 toneladas de cocaína (Daily Mail, 2010; COPOLAD, 2015; Verrier, 2020).

Se advierte, en esa misma época, otro caso que refleja esta tendencia; en 2009, fue arrestado, en República Dominicana, Francisco González Uribe, un narcotraficante colombiano que, entre otras cosas, fue acusado de intentar comprar aviones de gran tamaño (en particular Douglas DC-8) para transportar, ilícitamente, grandes cargas de cocaína (Fox News, 2010).

6. Helicópteros.

Indudablemente, las organizaciones criminales dedicadas al narcotráfico también utilizan helicópteros para realizar vuelos ilegales en los que transportan, de manera ilegal, estupefacientes. Sin embargo, cabe precisar, en este punto, que resulta difícil presentar un panorama actualizado sobre los principales rasgos de este fenómeno porque, a diferencia de los que sucede con el resto de las aeronaves referidas previamente, los informes institucionales y los artículos académicos que se dedican al estudio del tráfico ilícito de drogas por vía aérea - por lo menos, los relevados hasta el momento - no hacen - o, bien, lo hacen de un modo muy marginal - referencia a este tipo de vehículos aéreos.

Por lo tanto, en esta instancia del trabajo, sólo se puede dejar constancia de que son utilizados por los narcotraficantes y, además, hacer referencia a algunos casos testigo que resultó posible identificar a partir de relevar noticias en diarios digitales. En 2013, las autoridades de Costa Rica lograron desarticular una organización criminal que utilizaba helicópteros para el tráfico ilícito de drogas: recogían la cocaína en Colombia, atravesaban Panamá, se reabastecían de gasolina en Costa Rica y, luego, continuaban viaje hasta Honduras; según pudo establecerse, también transportaban armas y dinero (Wells, 2013).

En 2018, la Policía Antinarcóticos de Panamá secuestró un helicóptero que pertenecía al Clan del Golfo y que era utilizado por esta organización para transportar, de manera ilícita, cocaína desde Colombia hasta el territorio panameño. El helicóptero era un Robinson R44 que tiene un precio que asciende a los 400.000 USD, que contaba con una autonomía de 560 kilómetros y una capacidad de carga de, aproximadamente, 400 kilos; por lo tanto, se calcula que, haciendo tres o cuatro recorridos diarios, podía transportar alrededor de una tonelada de clorhidrato de cocaína por día (Semana, 2018).

A su vez, en septiembre de 2020, fue desarticulada una organización criminal formada por, al menos, cuatro personas que se dedicaba al cultivo y producción de marihuana en Canadá y, también, a su contrabando hacia Estados Unidos utilizando, para hacerlo, helicópteros; el procedimiento fue realizado, de manera conjunta, entre las autoridades de ambos países (Connor, 2020).

7. Algunas consideraciones

Antes de continuar con la exposición, se considera apropiado realizar una serie de observaciones que, en mayor medida, alcanzan al conjunto de los vehículos aéreos señalados previamente. En primer lugar, cabe destacar que las modalidades de descarga que suelen utilizarse en los vuelos ilegales - salvo aquellos realizados con aviones de reacción - pueden clasificarse, a grandes rasgos, en dos grandes grupos.

Por un lado, el aterrizaje, que tiene lugar en una pista clandestina y, habitualmente, implica una operación de descarga rápida y traslado, por vía terrestre, hasta un punto de acopio; allí, la droga suele “enfriarse” y, posteriormente, sigue su camino a través de la logística del narcotráfico hasta llegar a su destino de consumo (AMERIPOL, 2013).

Por otro lado, el “bombardeo”, que consiste en arrojar, desde una altura baja, la carga transportada por la aeronave para que, posteriormente, sea recogida, en tierra, y transportada, por la vía terrestre, hasta un punto de acopio. En relación con esta última modalidad, es decir, el “bombardeo” cabe destacar que, también, se descarga en el mar para su posterior recogida y transporte por parte de distintos tipos de embarcaciones (AMERIPOL, 2013).

Cuando la descarga se hace mediante el “bombardeo”, las aeronaves suelen, tal como se indicó previamente, repostar o recargar combustible en vuelo; de este modo, evitan el aterrizaje, la recarga en

tierra y reducen, de esa manera, sus probabilidades de ser interceptadas por las autoridades de los países cuyo espacio aéreo vulneran (AMERIPOL, 2013; COPOLAD, 2015; Klippham, 2017).

En segundo lugar, se revela adecuado agregar que estas organizaciones utilizan un amplio abanico de técnicas para evitar que las agencias de implementación de la ley de los países de las Américas detecten las distintas aeronaves con las que realizan vuelos clandestinos que operan en pistas ilegales; si bien estas técnicas varían según el tipo y el modelo de los vehículos aéreos en cuestión, puede decirse que, en general, buscan aterrizar en horarios nocturnos y con las luces apagadas; aprovechan la experiencia y el conocimiento de los pilotos para evitar, lo máximo posible, las zonas de radarización y, además, intentan volar a alturas que dificultan la detección por parte de tales dispositivos (El Observador, 2019; Sieff, 2020).

En tercer lugar, cabe señalar, en relación con todas los tipos de aeronaves a los que se hizo referencia en esta sección, que las organizaciones criminales que las utilizan para realizar vuelos clandestinos en los que trafican, drogas suelen atribuirles un escaso valor; esto se refleja en el hecho de que se registran numerosos casos en los que las abandonan o destruyen (por ejemplo, incendiándose o sumergiéndose en agua) cuando tienen algún percance o desperfecto y, por lo tanto, dejan de estar operativas (COPOLAD, 2015).

En cuarto lugar, cabe precisar que las remuneraciones que perciben los pilotos de los vehículos aéreos con los que se realizan estos vuelos ilegales varían, significativamente, y lo hacen en función de una multiplicidad de factores tales como, entre otros, el tipo de aeronave que manejan, el trayecto, el país en el que son contratados, etc.

En quinto y último lugar, cabe hacer referencia al combustible que necesitan los aviones que realizan vuelos clandestinos. Evidentemente, este tema es decisivo ya que sin este elemento no podrían llevarse a cabo este tipo de vuelos. A pesar de su relevancia, es muy poca la información disponible en los informes recopilados y las noticias periodísticas. De todos modos, puede advertirse que, por lo menos, algunas de las maneras en que las organizaciones narcocriminales consiguen el combustible es comprándose a actores públicos y/o privados que están en posición de realizar operaciones de desvío este tipo de producto de sus usos lícitos; o, también, de sustraer productos con los que después elaborarlo (Silva, 2020; El Observador, 2020; Lorenzo, 2020; Figueredo Ruiz, 2019).

8. Las pistas clandestinas.

Primeramente, las mismas exhiben diferencias en lo que respecta a su largo, su ancho y su calidad; las variaciones en estos factores dependen, entre otras cosas, del tipo de geografía en la que se construyen, de la calidad del trabajo realizado por quienes las edifican (p. ej. experiencia, acceso a maquinaria, etc.); y,

también, de la clase de vehículos aéreos que van a operar en ellas (lógicamente, un avión de reacción pequeño requiere, para aterrizar y despegar, una pista más larga que ultraligero).

En este sentido, puede indicarse, sólo de manera orientativa y aproximada, que las pistas clandestinas pueden tener un ancho que oscila entre los 15 y los 20 metros y los 80 metros; y un largo que varía entre los 250 metros y los 2.000 metros.

También en relación con estas pistas clandestinas, cabe señalar que las organizaciones suelen implementar variadas estrategias para disminuir las probabilidades de ser detectados por las autoridades. Por un lado, suelen ser construidas en geografías que dificultan, significativamente, el trabajo de las agencias de implementación de la ley; la ubicación puede estar en zonas selváticas, rurales, en fincas, en campos, en estancias y hasta en parques nacionales protegidos, entre otras locaciones de difícil acceso para las autoridades (COPOLAD, 2015). Por otro lado, suelen construir varias a una corta distancia; porque de eso modo, dificultan de manera significativa conocer, exactamente, en cuál de las mismas aterrizará la aeronave que se está aproximando a la tierra. (COPOLAD, 2015).

Asimismo, cabe destacar que las pistas ilegales representan un enorme desafío para las autoridades de los países de la región porque, a pesar de los notables esfuerzos que se hacen para inhabilitarlas, los narcotraficantes han desarrollado una gran capacidad para rehabilitarlas muy rápidamente; de modo tal, que vuelven a quedar operativas y disponibles para su utilización (COPOLAD, 2015).

III. Las Rutas del tráfico ilícito de estupefacientes

El trabajo de relevamiento de literatura especializada que implicó la redacción de este trabajo permitió identificar, de modo preliminar y provisorio, algunas de las principales rutas de tráfico ilícito de drogas por vía aérea realizado con vuelos ilegales; a continuación, se las describirá, de manera sucinta, tomando, como criterio para distinguirlas y ordenar la exposición, el tipo de estupefaciente que, en cada una, se transporta (al menos, de manera mayoritaria).

1. Tráfico ilícito de cocaína.

En lo que respecta a la cocaína (clorhidrato y pasta base), se harán una serie de observaciones relacionadas con este tema. En primer lugar, cabe destacar el “Puente Aéreo”, que consiste en una trama de vuelos ilegales que unen y gravitan en torno a, esencialmente, Perú, Bolivia y Brasil; a su vez, también, cabe precisar que la dinámica delictiva que se traba en esta matriz de tráfico aéreo irregular tiene un impacto que, en un momento posterior, se extiende, también, hacia, por ejemplo, Argentina, Paraguay y Uruguay; en lo que sigue, se harán algunas breves referencias relacionadas con cada uno de estos países (COPOLAD, 2015; El Deber, 2018).

En lo que respecta a Perú, cabe destacar que los vuelos clandestinos que parten de este país y transportan, ilícitamente, clorhidrato de cocaína o pasta base de cocaína se dirigen hacia Bolivia o Brasil. Antes de seguir avanzando y para tomar conciencia de la magnitud delictiva de esta trama de vuelos ilegales, téngase en cuenta que, según estimaciones, entre el VRAEM y Bolivia, se habría llegado a transportar, aproximadamente, 1.200 kilos de clorhidrato de cocaína o pasta base de cocaína al día; 30 toneladas, al mes; y 360 toneladas, anualmente (Mella & Gorriti, 2015; COPOLAD, 2015; Liemann, 2016; Reyes & Ramírez, 2017).⁵

Asimismo, cabe indicar que una gran cantidad de pistas clandestinas desde las que aterrizan y despegan vuelos ilegales en Perú se concentra en la zona del Valle de los ríos Apurímac, Ene y Mantaro (VRAEM), un amplio valle cocalero que tiene una geografía selvática y que, ubicado en el Sur del país, abarca cuatro Departamentos (Cusco, Ayacucho, Junín y Huancavelica) (Mella & Gorriti, 2015; COPOLAD, 2015; Liemann, 2016; Reyes & Ramírez, 2017).

En relación con Bolivia, cabe precisar que, por su ubicación en Sudamérica (es decir, por el hecho de que comparte frontera con Perú, Brasil, Chile, Paraguay y Argentina, Bolivia), desempeña, en el marco de la lógica narcocriminal, un rol estratégico en lo que respecta al tránsito regional, a través de diferentes vías, de la cocaína que se fabrica en este país y, también, la que se elabora en Perú (Bartolomé & Ventura Barreiro, El Papel de Bolivia Dentro de los Esquemas del Tráfico de Cocaína, 2019).

En lo relativo a los referidos vuelos ilegales que parten desde Perú, resulta apropiado indicar la mayoría se dirigen a Bolivia (según algunas estimaciones, el 95%); así, los vuelos clandestinos provenientes del referido país y cargados con clorhidrato de cocaína o con pasta base de cocaína suelen aterrizar en pistas clandestinas del Departamento de Beni y, más específicamente, en las localidades de, por ejemplo, de Magdalena, San Ramón, San Joaquín, San Borja, Trinidad, Santa Ana del Yacuma y Guayaramerín (COPOLAD, 2015; Bartolomé & Ventura Barreiro, El Papel de Bolivia Dentro de los Esquemas del Tráfico de Cocaína, 2019).

Una vez que la droga se encuentra en territorio boliviano, la dinámica delictiva varía, esencialmente, según se trate de la pasta base de cocaína o del clorhidrato de cocaína. Por un lado, en el caso del primer tipo de droga aludido, suele ser transportada hacia hasta zonas (se destaca, en este sentido, el Departamento de Santa Cruz) donde existen centros de procesamiento ilícito de cocaína, que, en muchos casos, son manejados por “químicos” colombianos y en los que se realiza la cristalización para obtener el

⁵ Según el informe citado, se detectaron 3 o 4 vuelos ilegales diarios entre el VRAEM y Bolivia. Tomando en consideración que, en cada uno de dichos vuelos, se pueden transportar, aproximadamente, unos 300 kilos, ya sea de clorhidrato de cocaína o de pasta base, se puede estimar que, sólo en ese trayecto o ruta, se estarían transportando, por día, hasta 1.200 kilos diarios y, al mes, hasta 30 toneladas (COPOLAD, 2015).

clorhidrato de cocaína; luego de este proceso, se busca mover la carga para que continúe su viaje hacia los mercados de consumo de la región o, más ampliamente, de otros continentes (COPOLAD, 2015).

Por otro lado, en lo que respecta al clorhidrato de cocaína, los vuelos que aterrizan en pistas clandestinas ubicadas en las referidas zonas de Bolivia suelen recargar combustible y continuar viaje hacia otros países de la región tales como, por ejemplo, los referidos previamente, es decir, Brasil, Paraguay, Argentina y Uruguay (COPOLAD, 2015).

En lo que respecta a Brasil, uno de los polos más importantes de consumo a nivel global y un país de tránsito que ha consolidado su rol como tal en los últimos años, se advierte que la cocaína llega a través de vuelos ilegales que despegan desde Perú o desde Bolivia (en el caso de este último país, suelen partir desde los departamentos de Santa Cruz, Pando, Beni y La Paz); en este sentido, cabe precisar que los estados de Acre y Rondonia son dos de los que mayor actividad registran en lo relativo a vuelos ilegales que ingresaban, ilícitamente, cocaína desde dos referidos países fabricantes (AMERIPOL, 2013; Bartolomé & Ventura Barreiro, El Papel de Bolivia Dentro de los Esquemas del Tráfico de Cocaína, 2019; UNODC, 2020c).

Una vez descargado el estupefaciente en territorio brasilero, suele ser transportado a puntos de acopio para, posteriormente, distribuirlo en las principales zonas de consumo dentro del país; o, bien, transportarlo hacia las plataformas de salida (p. ej. puertos o aeropuertos) a través de las que se buscará continuar la operación de contrabando internacional que permita ubicar la droga en los principales mercados de consumo del exterior (COPOLAD, 2015).

En lo que respecta a Argentina, Paraguay y Uruguay, los vuelos clandestinos llegan, principalmente, desde Bolivia. En este caso, cabe precisar que el principal destino de las grandes cargas de cocaína que, a través de tránsito aéreo irregular, transitan por Sudamérica son mercados de consumo del exterior. Esto no implica que nada de lo que llegue por esta vía abastezca al mercado interno de los países sudamericanos, pero, sin dudas, la proporción de esta droga que queda para el consumo en Uruguay, Paraguay o Argentina es menor que la destinada para el mercado de Brasil; esto, esencialmente, porque este último país, tal como se señaló, es uno de los mercados de consumo de cocaína más grandes del mundo (Hernández, 2019).⁶

⁶ Uruguay parece estar incrementado su relevancia como punto de partida de la cocaína hacia Europa. Esto se refleja en varios episodios que tuvieron lugar en los últimos años. En lo que respecta a la vía aérea, se destaca la incautación, que tuvo lugar en julio de 2019, de 600 kilos de cocaína en un jet que aterrizó en un aeropuerto francés luego de haber despegado desde Uruguay. En lo que respecta a la vía marítima, puede hacer mención a dos procedimientos: el secuestro, en diciembre de 2019, de 6 toneladas de cocaína a ser despachadas hacia Togo y la incautación, en noviembre de 2019, de 3 toneladas de cocaína que, también, tenían como destino el continente africano (EUROPOL, 2019; El País, 2019a; El País, 2019b; UNODC, 2020c).

En segundo lugar, se advierte la ruta del “Trapezio Amazónico”, que comprende la zona de la triple frontera que une a Perú, Colombia y Brasil. A través de vuelos clandestinos que parten, esencialmente, de Perú, pero es posible que, también, de Colombia, lleguen a esta zona, cantidades significativas de, en mayor medida, pasta base de cocaína fabricada en tales países; en esta área, se acopiarían y consolidarían cantidades significativas de la referida droga para, posteriormente, trasladarla, por vía terrestre, a centros de procesamiento ilícito de cocaína (en particular, de cristalización) ubicados en zonas adyacentes al río Amazonas (tales como, por ejemplo, Tefé y Manaos); una vez obtenido el clorhidrato de cocaína se procede a su transporte a los principales puntos de consumo del país o, bien, del exterior (COPOLAD, 2015; El Deber, 2018).⁷

En tercer lugar, en relación con Venezuela, configura un significativo país de tránsito de cocaína en la región; sin embargo, es posible que, por la inestable situación que atraviesa el país, su relevancia como tal se haya visto afectada (UNODC, 2020c). La droga ingresa a este país (en particular, el estado de Apure parece ser una de las puertas de ingreso más relevantes), esencialmente, desde Colombia a través de, en mayor medida, la vía terrestre (COPOLAD, 2015; Paton Walsh, Gallon, & Castrillon, 2019; Venezuela Investigative Unit, 2020).⁸

En lo que respecta, específicamente, al tráfico aéreo irregular, se advierte la existencia de una gran actividad de este tipo de vuelos clandestinos; de hecho, según un artículo periodístico, en 2017, partían dos “narcovuelos” por semana desde Venezuela; en 2018, un promedio de uno diario y, en 2019, se han registrado hasta cinco vuelos ilegales nocturnos en solo una jornada (Paton Walsh, Gallon, & Castrillon, 2019; Venezuela Investigative Unit, 2020).

Esta tendencia se acentúa, especialmente, en el estado de Zulia y, más específicamente, en las zonas cercanas al lago de Maracaibo. Zulia, un estado que se ubica en el noroeste del país, tiene una ubicación estratégica para los narcotraficantes ya que comparte frontera con Colombia y, además, tiene salida al mar (COPOLAD, 2015; Venezuela Investigative Unit, 2020).

⁷ Tomando en consideración lo establecido por otro informe, sería necesario agregar, a los dos estados brasileños referidos en este párrafo, otros dos, que no tienen frontera con los países fabricantes de cocaína, pero que, también y en relación con las dos rutas referidas antes (el “Puente Aéreo” y el “Trapezio Amazónico”), registran una destacable actividad de vuelos clandestinos: Roraima y Pará (AMERIPOL, 2013).

En relación con el primero, se indica que la droga ingresada por aviones ilegales proviene, esencialmente, de Colombia; la operación delictiva contempla el posterior traslado de la droga a países de tránsito limítrofes (tales como, por ejemplo, Surinam o Guayanas) o del Caribe y, finalmente, a Estados Unidos o Europa Occidental (AMERIPOL, 2013). En lo que respecta a Pará, se señala que, por su ubicación, desempeña un rol estratégico en el flujo de drogas dentro de Brasil, ya sea para su transporte hasta puertos en diferentes puntos del país y, también, a puntos de consumo internos; en este contexto, se registra, dentro de este estado, actividad de vuelos ilegales para el transporte de cantidades significativas de droga (AMERIPOL, 2013).

⁸ En relación con la situación más amplia del tráfico ilícito de drogas en este país, cabe destacar que, conforme la JIFE: “Hay indicios de que, en la República Bolivariana de Venezuela, los grupos delictivos han logrado infiltrarse en las fuerzas de seguridad gubernamentales y han creado una red informal conocida como el “Cártel de los Soles” para facilitar la entrada y salida de drogas ilegales” (JIFE, 2020, p. 92).

Testimonio de la gran actividad de vuelos clandestinos en esta zona (es decir, en el estado de Zulia) es el hecho de que, allí, las autoridades venezolanas, inhabilitaron 31 pistas clandestinas sólo en 2019 (y dicho número sólo comprende las que fueron neutralizadas entre el comienzo de tal año y el mes de agosto) (Venezuela Investigative Unit, 2020; Correo del Orinoco, 2019).

Los vuelos ilegales que parten desde Venezuela con cocaína suelen aterrizar en Guatemala, Nicaragua, Honduras, República Dominicana, Belice y, también, México; posteriormente, las cargas buscan, por diferentes vías, alcanzar los principales mercados de consumo tanto en la región (p. ej. Estados Unidos) como en otros continentes (p. ej. países de Europa Occidental) (Paton Walsh, Gallon, & Castrillon, 2019; Amador, 2019; Venezuela Investigative Unit, 2020; JIFE, 2020; Espino, Mexican drug cartels are using more advanced airplanes to transport drugs, 2020b).

En cuarto lugar, en relación con Guatemala, se registra un significativo incremento en la actividad de vuelos ilegales que provienen, cargados con cocaína, desde Sudamérica (en particular, muchos desde Colombia, Ecuador y Venezuela) para, luego, ir hacia Estados Unidos, ya sea directamente o, bien, a través de México. Los estados más afectados por el tráfico aéreo ilegal están ubicados cerca de la frontera norte del país; entre ellos, se destacan, por ejemplo, Petén (donde se encuentra, por ejemplo, el Parque Nacional Laguna del Tigre, muy afectado por esta problemática), Izabal, Retalhuleu, Escuintla, Quiché y Alta Verapaz (Neves, 2019; Sieff, 2020).

El crecimiento de esta tendencia delictiva configura una respuesta adaptativa de las organizaciones criminales, por un lado, a la restricción de la ruta marítima del pacífico; y, por otro lado, al aumento del control del tráfico ilícito de drogas por la vía aérea que llevan adelante tanto México como Honduras (a pesar de esto, no debe pasarse por alto que, sólo en 2019, Honduras reportó la destrucción de 32 pistas clandestinas); asimismo, también es una ventaja para los grupos delictivos dedicados al tráfico ilícito de drogas el hecho de que Guatemala, a diferencia de sus vecinos Honduras o El Salvador, comparte frontera con México (Neves, 2019; Sieff, 2020; JIFE, 2020; Bureau for International Narcotics and Law Enforcement Affairs, 2020).

Asimismo, cabe destacar que, para construir las pistas clandestinas en las que aterrizan y desde las que despegan los vuelos clandestinos que llegan a Guatemala y que salen desde este país, las organizaciones narcocriminales producen incendios en zonas en zonas selváticas tales como, por ejemplo, las que forman parte del ya referido Parque Nacional Laguna del Tigre. De esta manera, se genera un enorme daño al ambiente que ha sido denominado como narco-deforestación (Rodríguez Mega, 2017; Sieff, 2020; JIFE, 2020).

Por último, cabe hacer tres precisiones adicionales sobre estas rutas. Primero, indicar que, en ellas, se registran tanto “vuelos negros” como “vuelos grises”. Segundo, señalar que los vehículos aéreos que, con más frecuencia, son utilizados por las organizaciones narco criminales en estas rutas son, por un lado, las aeronaves de hélice y, en menor medida (aunque con tendencia creciente en los últimos años), los aviones de reacción. Tercero, precisar que es importante no desconocer el hecho de que las referidas rutas pueden, también, utilizarse para el tráfico ilícito de otras drogas (distintas a la cocaína), de armas o de dinero.

2. La frontera de México con Estados Unidos: multidroga y multiaviones.

Una zona que se ve, particularmente, afectada por el tráfico ilícito de drogas y, en particular, por diferentes modalidades de vuelos ilícitos es la frontera de México con Estados Unidos. La utilización, por parte de las organizaciones criminales colombianas y, posteriormente, mexicanas, de vuelos ilegales para intentar traficar, ilícitamente, distintos tipos de drogas desde México (o, bien, desde el Caribe) hacia Estados Unidos data, tal como se indicó en la introducción de este documento de hace varias décadas.

Sin embargo, los vuelos clandestinos realizados con aviones de hélice o de reacción pequeños se han visto restringidos, significativamente, por el refuerzo del control del espacio aéreo hecho, a lo largo de los años, por las autoridades norteamericanas y, además, por el trabajo coordinado entre Estados Unidos y México en lo relativo a la restricción del tráfico aéreo irregular.⁹

Por lo dicho previamente, en los últimos años, los grupos delictivos mexicanos dedicados al tráfico ilícito de drogas, por un lado, están usando, nuevamente, ultraligeros (reeditando, de esta manera, una vieja tendencia que ya se había observado hacia finales de la década de 1980 y principios de 1990); y, por otro lado, también, comenzaron a utilizar, desde hace, aproximadamente, una década, vehículos aéreos no tripulados (también conocidos como “narco-drones”).¹⁰

En relación con la utilización de drones, pueden citarse algunos hechos recientes. En abril de 2020, las autoridades norteamericanas secuestraron, en Arizona, un paquete con, aproximadamente, 500 gramos de metanfetamina que había sido arrojado por un dron proveniente de México. Sólo unos días después y en la misma zona, el 2 de mayo, incautaron 11 kilos de cocaína (con un valor “de calle” de alrededor de 300.000 USD) que, también, había sido “bombardeado” en suelo de Estados Unidos por un dron mexicano (U.S. Customs and Border Protection, 2020a)

⁹ En relación con esto, téngase en cuenta que, en 2018, sólo el 14% de la cocaína incautada por Estados Unidos intentó traficar, ilícitamente, a través de la vía aérea (UNODC, 2020c).

¹⁰ En este punto, cabe precisar que, a pesar de lo dicho, el uso de drones en operaciones de tráfico ilícito de drogas internacionales en las Américas no es patrimonio exclusivo de las organizaciones criminales mexicanas. De hecho, por ejemplo, en Colombia, en noviembre de 2016, las autoridades de este país secuestraron un dron y 130 kilos de cocaína enterrados en una playa ubicada cerca del pueblo de Bahía de Solano en el Departamento del Chocó. El dispositivo se utilizaba para llevar cocaína, que pertenecía al Clan del Golfo, hacia Panamá; podía transportar 10 kilos en cada viaje y recorrer una distancia de, aproximadamente, 100 kilómetros (La Tercera, 2016; Woody, 2016).

En lo que respecta al uso de ultraligeros, también pueden destacarse algunos casos recientes que se identificaron a través del relevamiento de noticias en medios digitales. En Mayo de 2019, la Patrulla Fronteriza de Estados Unidos secuestró, en Arizona, interceptó un ultraligero monoplaneado que transportaba 143 libras de metanfetamina y 200 gramos de fentanilo; el valor de las drogas ascendería al medio millón de dólares (Osborne, 2019).

En Julio de 2020, las autoridades norteamericanas secuestraron 145.5 libras de metanfetamina al secuestrar un ultraligero monoplaneado en Heber, California; se calculó que el valor de la droga “en la calle” ascendía a casi 350.000 dólares (Zdanowicz, 2020).

En agosto de 2020, la Patrulla Fronteriza de Estados Unidos secuestró 151.25 libras de metanfetamina (con un precio “de calle”) estimado en, aproximadamente, 340.000 dólares) que fue arrojada por un ultraligero; el episodio tuvo lugar en Calexico (California) y el vehículo aéreo logró escapar de las autoridades (U.S. Customs and Border Protection, 2020b).

Finalmente, en relación con el tráfico ilícito de drogas por vía aérea que tiene lugar entre México y Estados Unidos (y, más específicamente, sobre el espacio aéreo que se extiende sobre su frontera terrestre), cabe precisar que, a diferencia de lo analizado en los puntos previos de este apartado, las drogas que se transportan, son, tal como pudo apreciarse en los ejemplos provistos, múltiples, es decir, se registran eventos en los que se intenta transportar, ilícitamente y por el aire, cocaína, pero, también, se advierten numerosos episodios que involucran otros estupefacientes tales como, por ejemplo, marihuana, heroína, metanfetamina, fentanilo, entre otros.¹¹

Conclusiones

Tal como se indicó, el tráfico ilícito de drogas a través de vuelos clandestinos cuenta con una larga tradición en América, pero, además, está en plena vigencia y, asimismo, fue uno de los mecanismos que los narcotraficantes encontraron y privilegiaron para mantener el flujo de tráfico ilícito de drogas durante la crisis epidemiológica de COVID-19 que instauró, en todo el mundo, desde principios del 2020.

En particular, el artículo se propuso presentar un aparato conceptual para el abordaje del estudio del tráfico ilícito de drogas a través de la vía aérea y, más específicamente, de vuelos ilícitos. Además, se buscó describir la mayor cantidad de medios de transporte utilizados por los narcotraficantes para el traslado de estupefacientes en vuelos clandestinos.

¹¹ En este sentido, no debe olvidarse que México es un importante productor de cannabis con el que se abastece el mercado interno de Norteamérica; y, además, que fabrica la mayor proporción de la metanfetamina y de la heroína que abastece al referido mercado (UNODC, 2020c).

Además, se hizo referencia, en este punto, a ciertos aspectos que se advierten, transversalmente, en la mayoría de estos medios de transporte (p. ej. el acondicionamiento, los modos de conseguirlos, el modus operandi de carga y descarga de drogas, entre otros).

A partir de lo trabajado en este artículo, queda claro que los vuelos clandestinos son fundamentales para el transporte de significativas cargas de drogas dentro del continente americano, que, en muchos casos, posteriormente, son acopiadas para, luego, ser transportada por otra vía (p. ej. marítima) hacia otros continentes.

Además, el hecho de que se esté advirtiendo que los narcotraficantes acceden, cada vez más, a aviones de reacción es un elemento a tener en cuenta ya que este tipo de medios de transporte posibilitan el traslado, ilícito, de cargas muy significativas de droga y, además, pueden, por su autonomía, usarse para operaciones de contrabando dentro de las Américas o, como ya ha pasado, hacia otros continentes.

Asimismo, tomando en consideración la curva de evolución que tendrán los drones en los próximos años, debe tomarse en consideración que las organizaciones criminales los usen, cada vez más, para transportar, de manera ilegal, drogas a través de las fronteras (y, también, para la distribución urbana).

Otro aspecto que resalta es la creatividad delictiva exhibida por las organizaciones narcocriminales para establecer – generalmente, en lugares hostiles para el acceso para las agencias de implementación de la ley – pistas clandestinas de distintas características para operar los diferentes tipos aviones con los que realizan los vuelos clandestinos que trasladan, ilícitamente, drogas; y la resiliencia para rehabilitarlas o crear nuevas cada vez que son identificadas y desarticuladas por las autoridades.

A su vez, se advierten que, tomando en cuenta los diferentes tipos de estupefacientes, fue posible identificar una serie de rutas de tráfico ilícito de drogas a través de vuelos clandestinos; en cada caso, también se advirtieron algunas regularidades en relación con el tipo de medios de transporte que, en cada caso, suelen ser utilizados.

Desde ya, nunca hay que perder de vista que las rutas son, lógicamente, dinámicas, es decir, van modificándose en función de, entre otras cosas, las intervenciones de las agencias de implementación de la ley de los diferentes países. Además, estudiar el tráfico ilícito de drogas por medio de vuelos ilegales conduce a reflexionar sobre el hecho de que las operaciones de contrabando de estupefacientes – y, sobre todo, las que involucran grandes cargas – suponen una logística que abarca varios países y que, a la vez, supone, en sus diferentes tramos o etapas, la utilización de diferentes vías y numerosos medios de transporte; todo esto, desde que la droga es despachada desde su punto de producción y/o fabricación hasta que llega al destino final en el que será comercializada al por menor para su posterior consumo.

En relación con el tema abordado en este artículo, son varios los interrogantes que se plantean:

¿Cómo impactará la utilización de los vuelos ilegales que transporta, ilícitamente, drogas el hecho de que, en un futuro, se supere la crisis epidemiológica de COVID-19?

¿Se profundizará la tendencia de compra, por parte de las organizaciones narcocriminales, de aviones pequeños de reacción para el traslado ilegal de grandes cargas de drogas?

¿Cómo irán aprovechando, los grupos delictivos dedicados al narcotráfico, los avances que vayan alcanzando los vehículos aéreos no tripulados?

¿Estarán explorando, las organizaciones delictivas dedicadas al tráfico ilícito de drogas, la adquisición o robo de equipamientos más sofisticados para ocultar, aun más, los vuelos clandestinos de las autoridades?

¿La crisis de las empresas aeronáuticas producida por la profunda caída de los vuelos que se produjo durante la pandemia de COVID-19 estará creando oportunidades que podrán ser aprovechadas por las organizaciones narcocriminales en términos de adquisición de nuevos aviones, generación de nuevos proveedores de combustible o, bien, de cooptación de pilotos?

En definitiva, el presente trabajo, se propone configurar un punto de partida para que distintas líneas de investigación puedan ir ofreciendo respuestas a los interrogantes planteados o, bien, a nuevas preguntas que puedan surgir de alguno de los temas abordados hasta aquí. Todo esto para seguir incrementando el conocimiento disponible sobre este asunto (especialmente, en el continente americano) que sirva, como evidencia científica, para la generación de herramientas capaces de contrarrestar este desafío.

Bibliografía consultada

- Abeyratne, R. (2008). The illicit transport of narcotic drugs by air. *Journal of Transportation Security*, 229–255.
- AMERIPOL. (2013). *Análisis Situacional del Narcotráfico, una Perspectiva Policial*. Bolivia, Brasil, Colombia, Ecuador, Panamá, Perú. Bogotá: FLACSO.
- Bartolomé, M., & Ventura Barreiro, V. (2018). *Narcotráfico en América del Sur más allá del bloque andino: los casos de Argentina y Brasil*. Madrid: Real Instituto Elcano.
- Bartolomé, M., & Ventura Barreiro, V. (2019). *El Papel de Bolivia Dentro de los Esquemas del Tráfico de Cocaína*. Madrid: Real Instituto Elcano.
- Bureau for International Narcotics and Law Enforcement Affairs. (2020). *International Narcotics Control Strategy. Volume I. Drug and Chemical Control*. Washington D.C.: United States Department of State.
- Connor, K. (2020, 9 9). Helicopter Allegedly Used to Smuggle Drugs, Guns into Canada: RCMP. *Toronto Sun*. Retrieved 2 1, 2021, from <https://torontosun.com/news/local-news/helicopter-used-to-smuggle-drugs-guns-into-canada-rcmp>
- COPOLAD. (2015). *Estudio de las Rutas del Tráfico de Cocaína desde América del Sur a la Unión Europea, en Particular Vía Aérea*. Madrid: COPOLAD-ECE.
- De Andrés, A. (2008). *West Africa Under Attack: Drugs, Organized Crime and Terrorism as the New Threats to Global Security*. Madrid: UNISCI.
- DEA. (2019). *National Drug Threat Assessment. 2019*. Virginia: DEA.
- EMCDDA. (2019). *EU Drug Markets Report 2019*. Lisboa: EMCDDA.
- EMCDDA. (2019). *Informe Europeo sobre Drogas. Tendencias y novedades*. Lisboa: EMCDDA.
- EMCDDA y EUROPOL. (2020). *EU Drug Markets. Impact of COVID-19*. Lisboa y La Haya: EMCDDA y Europol.
- EUROPOL. (2020). *Beyond the pandemic. How COVID-19 will shape thehow COVID-19 will shape the*. La Haya: EUROPOL.
- Friesendorf, C. (2005). Squeezing the balloon? United States Air Interdiction and the Restructuring of the South American Drug Industry in the 1990s. *Crime, Law & Social Change*, 44, 35–78.
- Global Initiative. (2020). *Crime and Contagion*. Ginebra: Global Initiative.

- JIFE. (2020). Informe 2019. Vienna: UNODC.
- Littuma Larrea, M. (2013). Interdicción aérea en Brasil y Colombia y su incidencia en el tráfico aéreo ilícito asociado al narcotráfico 2001-2011. Consideraciones para Ecuador. Tesis para obtener el título de magíster en Seguridad y Defensa. Quito: Instituto de Altos Estudios Nacionales - Escuela de Estudios Estratégicos.
- Moore, G. (2011, 11 1). Lord of the Skies Syndrome: The Last Chapter for ‘El Chapo. InSight Crime. Retrieved 1 14, 2021, from <https://www.insightcrime.org/news/analysis/lord-of-the-skies-syndrome-the-last-chapter-for-el-chapo/>
- Neves, Y. (2019, 7 18). Drug Flights Coming Through Guatemala Continue to Soar. InSight Crime. Retrieved 1 23, 2021, from <https://www.insightcrime.org/news/brief/drug-flights-guatemala-continue-soar/>
- OACI. (2016). Anexo 6 al Convenio de Aviación Civil Internacional, Parte I - Transporte Aéreo Comercial Internacional. Montreal: OACI.
- Observatorio de Drogas de Colombia. (2018). Reporte de drogas de Colombia. Bogotá: Observatorio de Drogas de Colombia.
- OEA. (2013). El Problema de las Drogas en las Américas: Estudios. Producción y Oferta de Drogas, Fármacos y Precursores Químicos. Washington D.C.: OEA.
- Organización Mundial de la Salud. (2020, 12 15). Cronología de la respuesta de la OMS a la COVID-19. (Organización Mundial de la Salud) Retrieved 1 24, 2021, from Comunicados de Prensa: <https://www.who.int/es/news/item/29-06-2020-covidtimeline>
- Policía Nacional de Colombia. (2020d). Control Aeroportuario Antidrogas. Bogotá: Cátedra.
- Sáenz Rovner, E. (2011). Entre Carlos Lehder y los Vaqueros de la Cocaína, la Consolidación de las Redes de Narcotraficantes Colombianos en Miami en los Años 70. Cuadernos de Economía , 30(54), 105–126. Retrieved 2 1, 2021, from http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0121-47722011000100005.
- Sampó, C. (2019). El Tráfico de Cocaína entre América Latina y África Occidental. URVIO Revista Latinoamericana de Estudios de Seguridad(24). Retrieved 2 10, 2021, from <https://revistas.flacsoandes.edu.ec/urvio/article/view/3700/2643>
- Sansó, D., & Pascual, R. (2018). ¿Por qué África?: Desentrañando la Geopolítica Criminal del Tráfico Ilícito de Cocaína entre América Latina y Europa (Vía España). Madrid: Real Instituto Elcano.

- Schmersahl, A. (2018). Fifty feet above the wall: Cartel drones in the U.S.-Mexico border zone airspace, and what to do about them. Tesis de maestría. California: Naval Postgraduate School.
- SEDRONAR . (2007). El tráfico de estupefacientes en la Argentina. Un estudio sobre sus condicionantes estructurales y coyunturales. Buenos Aires: SEDRONAR.
- Turkmen, Z., & Kuloglu, M. (2018). A New Era for Drug Trafficking: Drones. *Forensic Science & Addiction*, 2(2), 114-118.
- UNODC. (2007). Cocaine Trafficking in Western Africa: Situation Report 2007. Vienna: UNODC.
- UNODC. (2020a). World Drug Report 2020. Executive Summary. Impact of COVID-19. Policy Implications. Vienna: UNODC.
- UNODC. (2020c). World Drug Report. Booklet 3. Drug Supply. Viena: UNODC.
- UNODC. (2020k). Research Brief. COVID-19 and the Drug Supply Chain: from Production and Trafficking to Use. Vienna: UNODC.
- Venezuela Investigative Unit. (2020, 3 12). Clandestine Airstrips, Drug Flights Becoming More Frequent Across Venezuela. InSight Crime. Retrieved 1 4, 2021, from <https://www.insightcrime.org/news/brief/airstrips-drug-flights-venezuela/>
- Verrier, M. (2020, 5 1). The Invisible Air Force: The Increasing Threat of Drug Flights. (RUSI) Retrieved 2 11, 2021, from Informer: <https://shoc.rusi.org/informer/invisible-air-force-increasing-threat-drug-flights>
- Wells, M. (2013, 11 18). Red de Narcohelicópteros es Desenmascarada en Costa Rica. InSight Crime. Retrieved 2 1, 2021, from <https://es.insightcrime.org/noticias/noticias-del-dia/red-de-narco-helicopteros-es-desenmascarada-en-costa-rica/>
- Zdanowicz, C. (2020, 7 14). Smugglers Busted Carrying 145 Pounds of Meth on an Ultralight Aircraft. CNN. Retrieved 1 20, 2021, from <https://edition.cnn.com/2020/07/13/us/meth-bust-ultralight-aircraft-trnd/index.html>