

Radwin, Max, "Surgen nuevas rutas de narcotráfico en ríos de Bolivia", *InSight Crime*, Estados Unidos / Colombia, 22 de enero de 2021.

Consultado en:

<https://insightcrime.org/es/noticias/nuevas-rutas-narcotrafico-rios-bolivianos/>

Fecha de consulta: 24/01/2025.

## **Surgen nuevas rutas de narcotráfico en ríos de Bolivia**

por *Max Radwin* 22 Ene 2021



El sistema de transporte fluvial conecta a Bolivia, Brasil, Paraguay, Argentina y Uruguay

Están apareciendo corredores de narcotráfico a lo largo de ríos y canales en Bolivia, lo que amenaza con complicar los esfuerzos del país por detener el flujo de cocaína a mercados internacionales.

Las Naciones Unidas afirmaron este mes que los narcotraficantes están comenzando a utilizar la hidrovía Paraguay-Paraná en la frontera este del país, que lo conecta con sistemas fluviales de toda la región y facilita el acceso a los compradores de África y Europa.



El sistema fluvial conecta a Bolivia, Brasil, Paraguay, Argentina y Uruguay

“Los narcotraficantes se han rearticulado”, [declaró](#) Thierry Rostas, representante de la Oficina de las Naciones Unidas para la Droga y el Delito (ONUDD), el pasado diciembre. “Han organizado zonas de acopio de la cocaína y transferido a diferentes países de la región”.

La frontera este de Bolivia posee varios canales que conectan el país con el río Paraguay en Brasil. Es uno de los ríos más largos de Suramérica, pues corre hacia el sur por Paraguay antes de unirse al río Paraná en Argentina y desembocar en el Atlántico. Eso implica que los traficantes tienen una nueva vía para el trasiego de cocaína a nivel internacional.

“Es una preocupación mayor”, sentenció Rostas.

Varios representantes del gobierno en Bolivia [informaron](#) que gran parte de los laboratorios de cocaína destruidos este año se encontraron en la región cocalera de Cochabamba, centro del país. Es un [punto de conexión](#) fácil con vías fluviales en la frontera, como Port Busch y Port Quijarro, señalaron los funcionarios.

Bolivia, país sin salida al mar, ha buscado nuevas salidas para ampliar sus cargamentos marítimos. Comenzó a ampliar el uso de la hidrovía Paraguay-Paraná hacia 2018, después de perder un [litigio](#) de cinco años en La Haya, que le habría devuelto una porción de la costa Pacífica de Chile, perdida en 1884.

El país [despachó](#) más de un millón de toneladas de productos en 2018 y 2019, en su mayor parte soja, res y otros productos agrícolas básicos para la economía boliviana. El año siguiente, el expresidente Evo Morales [designó](#) 2020 como el “año del Atlántico” y pasó alrededor del [50 por ciento](#) de la carga internacional del país a las rutas fluviales del este.

### *Análisis de InSight Crime*

Las rutas de narcotráfico fluviales ganaran popularidad entre las redes criminales bolivianas a medida que el país invierta en el transporte marítimo. La ONUDD tiene motivos para temer, pues esto añade una nueva dinámica a la guerra antinarcóticos en un país que ya es el tercer productor mundial de cocaína.

Además, Bolivia actúa como punto de tránsito de mercancías ilícitas procedentes de Perú, el segundo mayor productor de cocaína del mundo. Si se sigue desarrollando un medio de transporte sostenible para los narcóticos en el este de Bolivia, los traficantes podrían desviar drogas de otras rutas y optar por enviar más cargamentos por vía fluvial.

La condición de país sin salida al mar a lo largo de la historia, ha llevado a los traficantes a trabajar con rutas terrestres y aéreas pasando por Paraguay y Brasil, que conectan con ciudades portuarias importantes como Río de Janeiro. Los aviones tienden a aprovechar las regiones poco habitadas como el departamento de [Beni](#) al norte, o la árida región del Chaco en Paraguay, al sureste. También pueden transportarse estupefacientes en vehículos hasta el otro lado de la frontera.

Con el desarrollo del transporte fluvial, Bolivia tendrá que asegurarse de estar actualizada en las estrategias que usan las naciones costeras para impedir que los narcotraficantes se aprovechen del abrumador número de contenedores de carga que zarpan de los puertos. Esto podría incluir una modernización de los sistemas radiográficos de rayos gama para la inspección de contenedores, el adiestramiento de elementos caninos y la implementación de iniciativas para la erradicación de la corrupción entre autoridades portuarias.

Más específicamente, los representantes de la ONUDD [propusieron](#) a Bolivia que implemente el [Programa Global de Control de Contenedores](#), que ofrece capacitación para detectar actividad ilícita en contenedores de carga y facilita la comunicación entre organismos. Los delegados de la ONU también propusieron que Bolivia trabaje con el programa AIRCOP de la Unión Europea, que también ayuda en la detección e interceptación de narcóticos.