



CONTRABANDO EN LAS ALTURAS: FACTORES CLAVE DEL TRÁFICO DE DROGAS AÉREO EN PORTUGAL

En el tráfico de drogas, Portugal no solo actúa como país de destino, sino también como plataforma de redistribución hacia otros países europeos, aprovechando la libre circulación dentro del espacio Schengen. Su ubicación geográfica, con conexiones directas a América Latina y África Occidental, lo convierte en una puerta de entrada clave para redes criminales que buscan introducir cocaína y otras drogas al continente.

Portugal se ha convertido en un punto estratégico en las rutas aéreas del narcotráfico hacia Europa. Su ubicación geográfica, con conexiones directas a América Latina y África Occidental, lo posiciona como una puerta de entrada clave para redes criminales que buscan introducir drogas, especialmente cocaína, en el continente. A través de aeropuertos como Lisboa, Porto y Faro, estas organizaciones utilizan métodos cada vez más sofisticados: desde “mulas” humanas hasta vuelos privados y drones. La pertenencia de Portugal al espacio Schengen facilita la posterior distribución de sustancias ilícitas por toda Europa. Aunque las autoridades han intensificado los controles y la cooperación internacional, el tráfico aéreo de drogas sigue siendo una amenaza persistente. Este artículo analiza cómo y por qué Portugal se ha vuelto un eslabón esencial en esta red global.

Portugal como punto estratégico en las rutas aéreas del narcotráfico

Portugal se ha consolidado como un punto clave en las rutas aéreas del narcotráfico hacia Europa, debido a su ubicación geográfica privilegiada, su red de conexiones internacionales y su pertenencia al espacio Schengen. Estas características lo convierten en una puerta de entrada atractiva para las redes criminales transnacionales que buscan introducir drogas, especialmente cocaína, desde América Latina y África Occidental hacia el continente europeo. El país cuenta con aeropuertos internacionales de alto tráfico, como Lisboa, Porto y Faro, que reciben vuelos directos desde regiones productoras o de tránsito como Brasil, Venezuela, Guinea-Bisáu y Cabo Verde. Esta conectividad ha sido aprovechada por organizaciones criminales que emplean métodos cada vez más

sofisticados para el contrabando aéreo, incluyendo el uso de “mulas” humanas, vuelos privados y, más recientemente, drones de largo alcance.

El tráfico de drogas no solo representa una amenaza para la seguridad pública, sino que también tiene un impacto desestabilizador en las instituciones, la economía y la cohesión social de los países afectados.

Según el *EU Drug Markets Report* (2024), elaborado conjuntamente por Europol y el Observatorio Europeo de las Drogas y las Toxicomanías (EMCDDA), el tráfico aéreo de drogas ha ganado relevancia como alternativa a las rutas marítimas tradicionales, debido a su rapidez y menor exposición a controles prolongados. En este contexto, Portugal no solo actúa como país de destino, sino también como plataforma de redistribución hacia otros países europeos, aprovechando la libre circulación dentro del espacio Schengen. El informe también destaca que las redes criminales están cada vez más interconectadas y especializadas, lo que les permite adaptar sus métodos a los cambios en la vigilancia aeroportuaria y aprovechar vacíos, facilitando la logística del narcotráfico, desde la recepción hasta la distribución de las sustancias ilícitas.

En los últimos años, la cocaína se ha mantenido como la primera droga incautada en aeronaves pasando de 1.286,02 kilos en 2021 a 1.334,57 kilos en 2024,

quedando el cannabis en segundo lugar sobresaliendo los 541,513 kilos de esta droga en 2023.

Además de su posición geográfica, varios factores estructurales y operativos refuerzan el papel de Portugal como punto estratégico en el tráfico aéreo de drogas. Sin embargo, este no es el único punto para tener en cuenta ya que De Francis (2025) añade que Portugal es un país objetivo para organizaciones criminales de Brasil por el uso del mismo idioma, por la rápida conexión en vuelos y por ser el punto de conexión con los puertos del resto del continente. Otro elemento clave es la infraestructura aeroportuaria moderna y de alto volumen, que permite el movimiento diario de miles de pasajeros y equipajes. Esta magnitud dificulta la inspección exhaustiva de todos los vuelos, lo que es aprovechado por las organizaciones criminales para introducir cargamentos de droga en pequeñas cantidades, pero de forma constante.

Según el *Relatório Anual de Segurança Interna* (IASI) (2024), aunque el tráfico marítimo es más frecuente, las rutas aéreas también son utilizadas, especialmente para el transporte de pequeñas cantidades de droga o para coordinar operaciones logísticas; además del uso de tecnología avanzada, embarcaciones rápidas y estructuras logísticas complejas (lo que también puede incluir el uso de aeronaves privadas o vuelos comerciales). Asimismo, el uso de vuelos de conexión dentro del espacio Schengen permite que la droga introducida en Portugal sea rápidamente redistribuida hacia otros países europeos sin necesidad de pasar por controles fronterizos adicionales. Esta facilidad logística convierte a Portugal no solo en un destino, sino en un *hub* de tránsito para el narcotráfico aéreo. El tráfico de drogas no solo representa una amenaza para la seguridad pública, sino que también tiene un impacto des-



estabilizador en las instituciones, la economía y la cohesión social de los países afectados. En Portugal, las autoridades han intensificado los controles en aeropuertos y reforzado la cooperación internacional, pero el fenómeno sigue evolucionando, impulsando por la alta rentabilidad del mercado europeo de drogas. Y es por ello por lo que las autoridades portuguesas han intensificado sus esfuerzos para combatir este fenómeno. La Policía Judiciária ha reforzado la cooperación con agencias internacionales como Europol e INTERPOL; pero también, a nivel nacional con la cooperación entre Policía Judiciária, Armada y Fuerza Aérea (RASI, 2024).

Rutas del contrabando aéreo

Pese a todo lo anterior, los informes indican que las redes criminales continúan adaptándose, utilizando métodos más sofisticados y continúan. Por poner un ejemplo, el informe de 2025 de la *Unidade Nacional de Combate ao Tráfico de Estupefacientes* (UNCTE), el 20 de febrero de 2024 se detectó por parte de España un envío aéreo de 45,36 kilos de cocaína de Colombia hacia Portugal. Sin embargo, se puede observar que el número de entregas controladas ha disminuido notablemente y es que hace una década fueron controladas 22 entregas de cocaína por vía aérea y una de crac (24 kilos requisados en una maleta en la ruta de Etiopía hacia Reino Unido). De igual modo, las rutas del contrabando aéreo han variado sustancialmente. Entre 2015 y 2020 (Tabla 1), fueron cinco las principales rutas en las entregas totales controladas de cocaína: Ruta Brasil-España (91,945 kilos), Ruta Ecuador-España (69,5), Ruta Brasil-Bélgica (61,17), Ruta Brasil-Francia (37,521) y Ruta Brasil-Santo Tomé y Príncipe (32). Por contraparte, aquellos trayectos que tuvieron menos relevancia fueron: Ruta Colombia-Austria (0,208 kilos), Ruta Brasil-Suiza (1), Ruta Brasil-República Checa (1,02), Ruta Colombia-España (1,48) y Ruta Brasil-Holanda (2,4). En ninguna de las rutas de contrabando aéreo entre 2015 y 2020, Portugal ha sido país de destino en este modelo de tráfico de droga y solamente en una ocasión, la droga se traficó en el interior del cuerpo. Fue, como se detalla en la UNCTE (2018), en ese año con un tráfico de 1,30 kilos de cocaína en la ruta Brasil-España. Años

después, desde 2021 a 2024, los trayectos en las rutas de contrabando aéreo de cocaína en Portugal han sido: Ruta Brasil-España (6,129 kilos), Ruta Brasil-Portugal (1,08), Ruta Colombia-Portugal (45,36) y Ruta Uruguay-Portugal (9,34).

Reflexiones finales

¿Cómo ha evolucionado el narcotráfico aéreo en Portugal?

El narcotráfico aéreo en Portugal ha evolucionado significativamente en los últimos años, consolidando al país como un punto estratégico en las rutas hacia Europa. Pese a que ha disminuido la cantidad incautada y las rutas utilizadas, entre 2015 y 2020, ninguna de las rutas tenía a Portugal tenía al país como destino. Por el contrario, entre 2021 y 2024, 3 de las 4 rutas descritas en los informes tienen como destino Portugal, siendo la más popular el trayecto Colombia-Portugal. Su ubicación geográfica, con conexiones directas a América Latina y África Occidental, lo convierte en una puerta de entrada clave para redes criminales que buscan introducir cocaína y otras drogas al continente. En este sentido, aeropuertos como los de Lisboa, Porto y Faro son utilizados por organizaciones criminales mediante métodos que van desde el uso de las maletas hasta el uso de “mulas” humanas. La pertenencia de Portugal al espacio Schengen facilita la redistribución de drogas hacia otros países europeos sin controles fronterizos adicionales. Además de aprovechar vacíos logísticos y tecnológicos, se ha visto que el idioma compartido con Brasil también refuerza su papel como *hub* del narcotráfico con redes criminales brasileñas.

¿Qué desafíos se presentan a las fuerzas y cuerpos de seguridad?

A pesar de haber disminuido el número de incautaciones y los kilos de drogas traficados, las fuerzas y cuerpos de seguridad en Portugal enfrentan múltiples desafíos ante la evolución del narcotráfico aéreo. Uno de los principales es la sofisticación creciente de las redes criminales, que emplean tecnologías avanzadas como vuelos privados o métodos de ocultamiento difíciles de detectar, lo que supone un desafío para las autoridades, quienes tienen que actualizar de manera continua los recursos técnicos y humanos. Por otro lado, la pertenencia

TABLA 1. RUTAS DE CONTRABANDO AÉREO ENTRE 2015 Y 2020; Y ENTRE 2021 Y 2024 (en kilos)

Elaboración propia a partir de los informes de la UNCTE (2015-2024).

Ruta / Franja de años	2015-2020	2021-2024
Brasil-Bélgica	61,17	–
Brasil-España	91,945	6,129
Brasil-Portugal	–	1,08
Brasil-Francia	37,521	–
Brasil-Holanda	2,4	–
Brasil-Italia	10,76	–
Brasil-Dinamarca	11	–
Brasil-Suiza	1	–
Brasil-Alemania	4	–
Brasil-Rep. Checa	1,02	–
Brasil-Brasil	2,976	–
Brasil-Sto. Tomé y Príncipe	32	–
Brasil-Guinea Bisáu	9,594	–
Argentina-Cabo Verde	3,12	–
Colombia-Austria	0,208	–
Colombia-España	1,48	–
Colombia-Portugal	–	45,36
Portugal-Brasil	12,7	–
Ecuador-España	69,5	–
Uruguay-Portugal	–	9,34

al espacio Schengen, aunque facilita la movilidad legal, también permite que las drogas se redistribuyan rápidamente por Europa sin controles fronterizos adicionales, lo que complica el seguimiento y la interceptación. Y, finalmente, la adaptación de las rutas y métodos por parte de los traficantes obliga a las fuerzas de seguridad a anticiparse constantemente, lo que demanda inversión sostenida en formación, tecnología y estrategias de prevención más integrales y proactivas. En este sentido, el papel de la cooperación internacional juega un papel fundamental. ●

Referencias

De Francis, C. E., comunicación personal, 29 de marzo de 2025.
Europol (2024). EU Drug Markets Analysis 2024 key insights for policy and practice. Europol. Consultado en www.europol.europa.eu/publications-events/publications/eu-drug-markets-analysis-2024-key-insights-for-policy-and-practice.
República Portuguesa (2024). Relatório Anual de Segurança Interna. República Portuguesa. Consultado en www.portugal.gov.pt/pt/gc24/comunicacao/documento?i=relatorio-anual-de-seguranca-interna-rasi-2024.
UNCTE (2015-2024). Combate ao tráfico de estupefacientes em Portugal. Relatório Anual 2015. Unidade Nacional de Combate ao Tráfico de Estupefacientes. Consultado en <https://www.policiajudiciaria.pt/uncte/>.
Unión Europea (s.f.). Portugal. Unión Europea. Consultado en https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/eu-countries/portugal_pt.