

# Análisis Crimen Organizado, Tráfico de Personas y Drogas



INTELIGENIA

La actividad del **crimen organizado en el espacio hispano-marroquí** ha cobrado mayor importancia en los últimos años. Las principales actividades delictivas desarrolladas por estas organizaciones se basan en el tráfico de personas y drogas. Por ello, en esta sección se pretende **identificar la interacción entre redes criminales, flujos migratorios y narcotráfico** con el objetivo de **detectar posibles zonas grises** de tolerancia estratégica y amenazas híbridas.

## Contexto histórico

Las relaciones entre España y Marruecos han estado marcadas por una combinación de cooperación y rivalidad derivada de su proximidad geográfica, sus lazos históricos e intereses encontrados respecto de seguridad y control fronterizo. Desde finales del siglo XX, el espacio hispano-marroquí se ha convertido en un lugar idóneo para el auge de actividades ilícitas, especialmente el **tráfico de drogas y personas**.

Durante las décadas 1970 y 1980, el contrabando tradicional de tabaco y combustible dio paso al **tráfico de hachís**, con Marruecos consolidándose como **principal productor mundial** a finales del siglo XX. La **región del Rif**, especialmente **Ketama**, se transformó en el centro de esta actividad, empleando las costas andaluzas como punto de entrada para proveer al resto de Europa. A lo largo de la década de 1990, las redes locales marroquíes establecieron alianzas con clanes españoles, generando una estructura mixta que facilitó la entrada de drogas por Cádiz, Huelva o Málaga, así como por las rutas del Estrecho de Gibraltar y el Mar de Alborán que se consolidaron como rutas tradicionales.

Con el inicio del siglo XXI, el auge de los flujos migratorios irregulares y la presión sobre las fronteras de Ceuta, Melilla y Canarias complejizó la situación. Las rutas de hachís comenzaron a **compartir infraestructuras y métodos** con las del tráfico de personas, especialmente a través de embarcaciones rápidas o pateras mixtas.

Desde 2015, el crimen organizado se ha **globalizado**. Marruecos pasó de ser sólo productor de hachís a actuar como plataforma logística para otras drogas, sobre todo **cocaína** proveniente de América Latina. Las investigaciones de Europol apuntan a que hasta un tercio de la cocaína europea transita por Marruecos, lo cual ha atraído la participación de organizaciones transnacionales como la **Mocro Maffia** así como cárteles latinoamericanos tales como Medellín, Cali o PCC brasileño.

Entre 2018 y 2022, el refuerzo policial en el Campo de Gibraltar desplazó parte de las operaciones hacia **Almería, Huelva, Málaga** y el **Guadalquivir**, ampliando el mapa criminal.

La crisis de Ceuta de 2021, cuando Marruecos redujo el control fronterizo permitiendo la entrada masiva de migrantes (10.000 en menos de 48 horas), evidenció el uso de la migración como herramienta política. Este episodio confirmó la existencia de **zonas grises de tolerancia estratégica**, donde las autoridades marroquíes controlan o permiten ciertas actividades ilícitas para presionar a España y la UE.

### Contexto actual

Desde hace años, Marruecos es el mayor productor de hachís del mundo y a pesar de que Rabat afirma estar luchando contra el tráfico de drogas, habiendo reducido considerablemente las áreas empleadas para el cultivo, la producción de esta droga no ha disminuido. Además, a lo largo de los años, debido a su posición geográfica y su larga trayectoria como productor mundial de resina de cannabis, Marruecos también se ha convertido en un **«hub» para el tráfico de otras drogas**, como la cocaína, heroína y otros productos estupefacientes.

Desde hace años, un tercio de la cocaína que ingresa a Europa lo hace empleando a **Marruecos como intermediario**. Sin embargo, poco se sabe de la relación existente entre las mafias de América Latina, como región productora de cocaína, y Marruecos, como zona de tránsito, acopio y consumo. Bélgica y los Países Bajos han superado a España como principales puntos de entrada a Europa de la cocaína procedente de América Latina. Las 65,6 toneladas de droga interceptadas en el puerto de Amberes en 2022 casi se duplicaron en 2023, siendo Marruecos un eslabón crucial de la cadena.

Debido al aumento en la afluencia de migrantes en los últimos años en la zona del Campo de Gibraltar, las autoridades se vieron obligadas a reforzar la vigilancia en estos puntos de entrada, lo cual ha provocado un **desplazamiento parcial** de actividades como el tráfico de personas y drogas a zonas como Almería, Málaga, Huelva e incluso Sanlúcar de Barrameda.

Actualmente, los puertos españoles que registran anualmente las mayores incautaciones son: **Algeciras, Barcelona y Valencia** en cuanto a incautaciones de cocaína y las **Palmas de Gran Canaria, Huelva, Cádiz, Málaga, Almería, Santa Cruz de Tenerife, Alicante y Cartagena** en cuanto a incautaciones de hachís.

Desde que las autoridades españolas reforzaron sus controles fronterizos y operaciones de búsqueda, estas rutas suponen un mayor reto logístico para las organizaciones. A parte de Andalucía, los puntos de entrada ahora son los puertos de Bélgica y los Países Bajos, donde los volúmenes masivos de tráfico de contenedores dificultan que las autoridades aborden el asunto.

El fenómeno delictivo del tráfico de personas también ha registrado un **aumento en su actividad en los últimos años**, de tal forma que tanto puntos como métodos de entrada en la península comparten **similitudes** con los empleados en el tráfico de drogas. La mayoría de entradas se llevan a cabo a través de Ceuta, Melilla y Andalucía, principalmente Cádiz. Los métodos varían desde saltos a las vallas, pasando por transporte en camiones o furgonetas, hasta el uso de embarcaciones precarias o pateras.

### Principales rutas de narcotráfico y tráfico de personas entre Marruecos-España

En lo que respecta al tráfico de hachís, no existen listas concretas o estables en el tiempo sobre las organizaciones más relevantes en la cadena de producción, distribución y venta de hachís ya que este es un **mercado cambiante**, donde en ocasiones **los grupos se fragmentan, aparecen nuevas agrupaciones** o incluso ocurren **cooperaciones puntuales entre actores** para operaciones concretas. Este contexto de cambio constante supone una dificultad añadida a la hora de identificar a los principales responsables de estas actividades. Revisando fuentes como la Europol, encontramos que con frecuencia se describe un modelo dividido en varias fases: **productores** (generalmente se encuentran en la región del Rif); **exportadores** (protagonizados por embarcaciones marítimas); y, por último, **redes receptoras** en localidades españolas las cuales colaboran con grandes mafias que distribuyen al resto de Europa.

Ahora que tenemos un esquema general sobre la cadena de producción, distribución y venta de esta droga, nos centraremos en cada fase individualmente:

Marruecos es el principal productor de hachís a nivel mundial, produciendo el 60% del hachís consumido en Europa. La producción de esta droga se concentra sobre todo en la zona norte del país, concretamente en la región del Rif donde agrupaciones de la zona como **familias o clanes marroquíes explotan este tipo de actividades legalizadas** en la zona. Cabe destacar que tan solo está legalizado el cultivo de esta sustancia, pero su distribución o comercialización es ilegal. Una de las zonas más prolíficas en cuanto a producción de hachís es **Ketama**, una **villa al pie de la montaña Jebel Tidighine**, en la **cordillera del Rif**.

A la hora de distribuir esta droga existen numerosas rutas a través de las cuales las organizaciones son capaces de hacer llegar la droga a la península. Las rutas más comúnmente empleadas son:

- **La ruta del estrecho de Gibraltar:** esta comienza en las ciudades costeras de **Tánger** o **Larache** para después viajar hasta localidades como Cádiz, Tarifa o Algeciras.
- **La ruta del Mar de Alborán:** la droga parte desde las ciudades de **Nador** o **Alhucemas** para desembarcar en ciudades como Málaga, Almería o Motril.
- **La ruta del Atlántico:** supone la ruta menos empleada por las organizaciones debido a que supone los viajes más largos, pero en aquellos momentos donde la presión policial está centrada en otras localidades, esta experimenta un auge ocasional en su actividad. Nace en las ciudades de **Larache** o **Kenitra** para llegar hasta Huelva, Cádiz o incluso las islas Canarias.

Para poder transportar la droga a través de estas rutas, las organizaciones emplean diversos métodos los cuales se adaptan al tipo de envío en función de su tamaño. Existen grupos especializados en esta fase de transporte de la droga por vía marítima. Los métodos más empleados por estas células son:

- **Narcolanchas o lanchas rápidas:** cruzan el estrecho en menos de **30 minutos** y pueden cargar hasta **3 toneladas**.
- **Pateras mixtas:** suponen un claro ejemplo de la correlación entre tráfico de personas y drogas las cuales pueden llegar hasta **300 kg**.

- **Pesqueros o veleros:** pueden cargar hasta **10 toneladas** y pasan desapercibidos al disfrazarse como barcos de pesca. Las narcolanchas en ocasiones descargan la mercancía en estos una vez se encuentran en alta mar.
- **Contenedores y ferris:** la droga es **ocultada entre otras mercancías legales** o en falsos fondos dentro de los contenedores.

Estos grupos especializados en la fase de transporte son descritos por la policía española como estructuras especializadas en estas actividades, las cuales son **independientes del propietario final del hachís**, lo cual dificulta la identificación de actores particulares.

Una vez la droga alcanza la península, las **descargas suelen realizarse en playas aisladas o calas o incluso los cargamentos son lanzados al mar para ser recogidos** posteriormente por otras embarcaciones que puedan pasar desapercibido. En tierra, las organizaciones cuentan con grupos de apoyo, los cuales reciben los nombres de «**aguadores o tiradores**», los cuales se encargan de vigilar la costa para no ser detectados por la policía durante las operaciones, pero además se encargan de recoger la droga y almacenarla en grandes naves o incluso casas rurales, las cuales reciben el nombre de «**guarderías**». Estos grupos suelen estar conformados por clanes locales de la península los cuales actúan en colaboración con organizaciones marroquíes.

Dentro de la propia península aparecen organizaciones españolas o transnacionales las cuales se encargaran de la distribución dentro de la península y hacia otros países. Para ello, el método más común de transporte son las carreteras, empleando camiones con otras mercancías, pero una de las rutas más prolíficas es la del **Guadalquivir**.

El río Guadalquivir se ha convertido en una autopista de la droga para las mafias del hachís y de la cocaína. A plena luz del día, los vecinos de los municipios ribereños pueden ver narcolanchas remontando sus aguas hasta las puertas de Sevilla con total impunidad y ante la impotencia de la Guardia Civil. Los **160 kilómetros de ribera** que dibujan las dos orillas del río ofrecen a los narcos excelentes posibilidades de desembarco para su mercancía y eso sin contar las múltiples ramificaciones que proporcionan los afluentes, canales y marismas que hacen de la cuenca baja del Guadalquivir un intrincado laberinto de agua.

El principal río navegable de España ha sido siempre una vía de entrada de droga en nuestro país, pero desde hace unos años esa actividad delictiva ha ido en aumento, en parte gracias a la presión policial que hubo en el campo de Gibraltar entre 2018 y 2022 y que obligó a los narcos a desplazarse hacia otras zonas de la costa andaluza, como Huelva, Málaga, Almería o el propio Guadalquivir.

Como hemos mencionado, Marruecos produce la mayor parte del hachís consumido en Europa, para lo cual es necesaria la participación de organizaciones con base en zonas más céntricas de Europa como la **Mocro Maffia**, localizada principalmente en Países Bajos y Bélgica, o las **mafias italianas** las cuales controlan la zona sur de Europa. Estas actúan como grandes compradores y distribuidores al por mayor o en ocasiones como socios logísticos en operaciones concretas. Estas organizaciones suponen la **conexión entre la oferta marroquí y el mercado europeo**.

En lo que respecta al tráfico de cocaína, este no varía demasiado respecto del tráfico de hachís en lo que a métodos, rutas, etc. se refiere. Uno de los principales cambios que observamos respecto del proceso de tráfico de hachís es el lugar de producción de la cocaína. Existen indicios de que los grandes cárteles de Latinoamérica como el **Cártel de Medellín** o el **Cártel de Cali** en el caso de Colombia (mayor productor de cocaína del mundo) o incluso el caso de **Sendero Luminoso** localizado principalmente en la zona de Perú (segundo mayor productor de cocaína del mundo seguido por Bolivia), son organizaciones que participan en las rutas de transporte de cocaína hacia Europa, ya sea enviando cargamentos a través de África Occidental o mediante contenedores. Se ha observado además de que ciertos cárteles emplean las mismas **rutas de entrada en África en ambos sentidos**, es decir, el hachís sale de Marruecos dirigido hacia América y en sentido inverso la cocaína viajaría por el Atlántico desembarcando en la Costa Oeste de África, para posteriormente transportarla a la Península.

Estos cárteles latinoamericanos, los cuáles supondrían nuestros productores en la cadena de tráfico, usan puertos y rutas de tránsito en América, la “ruta africana” principalmente, la cual supone el empleo de hubs en África occidental y el Magreb y logística marítima hacia puertos españoles como el de Algeciras y los canarios. Grandes envíos llegan ocultos en contenedores, normalmente ocultos entre fruta u otras mercancías como vehículos de lujo con doble fondo los cuales permiten una fácil ocultación de la droga.

En el mapa mostrado a continuación se ilustran las principales rutas del tráfico de cocaína, pero de cara a esta sección nos centraremos únicamente en aquellas que atraviesan el territorio marroquí para luego llegar hasta la península ibérica.

## Tráfico de cocaína

### Rutas y países de tránsito



Fuente: Abel Gil Lobo (2018), *El Orden Mundial*, a partir de datos de UNODC (2012–2016)

Tradicionalmente, los clanes marroquíes únicamente operaban en el tráfico de hachís, ya que son actores fundamentales en las rutas hispano-marroquíes, debido a su conocimiento territorial, contactos, medios logísticos, embarcaciones, etc. Hoy en día, la **cocaína se ha convertido en un negocio más lucrativo y rentable que el hachís** por lo que estos grupos también participan en actividades relacionadas con esta sustancia, pero estos grupos no siempre gestionan directamente la cocaína, ya que muchas veces participan en coordinaciones o logística para poder llevar a cabo las operaciones de manera más sencilla.

En el caso de la cocaína es más sencillo identificar a actores particulares dentro de la cadena del tráfico, ya que los principales productores son algunos de los cárteles sudamericanos más notorios como los mencionados anteriormente. Dentro de la cadena de tráfico de la cocaína, encontramos que la Moco Maffia es uno de los principales actores, aunque estos intervienen en la fase de distribución y venta debido a que desarrollan la gran mayoría de su actividad en Países Bajos y Bélgica, aunque también poseen ramificaciones en España. Estos emplean antiguas rutas de hachís para introducir la cocaína a la península, lo cual es conocido debido a varias operaciones

policiales las cuales han resultado en la detención de algunos de sus miembros en localidades como **Marbella, Málaga**, etc. con incautaciones importantes de estas sustancias.

Finalmente, encontramos que como hemos mencionado con anterioridad en esta sección, en numerosas ocasiones, **operaciones de tráfico de personas y de estupefacientes se ven superpuestas**. Debido a ello, observamos una vez más que muchos de los factores de la cadena de tráfico no se ven alterados respecto de los que constituyen la cadena del tráfico de droga. A pesar de ello, todavía hay algunos factores que sí sufren cambios como:

Las conocidas como redes de “**smuggling**” locales marroquíes son clanes y grupos costeros, los cuales controlan muchas de las salidas en embarcaciones de recreo o pateras desde la costa marroquí hacia Andalucía, Ceuta y Melilla. Conocen las zonas de salida, las cuales coinciden en su gran mayoría con las rutas descritas en el tráfico de hachís y usan “**mulas**” y pilotos locales. Son actores centrales en el último tramo marítimo.

A su vez, existen redes hispano-marroquíes mixtas las cuales suponen grupos que mantienen presencia en ambos países y que se encargan de gestionar la logística de las operaciones, es decir, las **embarcaciones, alojamientos, documentación falsa**, etc. así como el **cobro a las víctimas**. A menudo y como hemos mencionado previamente, combinan el negocio del pasaje con otras actividades ilícitas, la más común siendo el tráfico de drogas.

Dentro de la logística necesaria para llevar a cabo estas operaciones observamos que entran en juego otras **organizaciones criminales transnacionales o “contratistas” africanos y europeos** particulares. En algunos casos, son traficantes de países de tránsito, como **África subsahariana o el Sahel**, entre los lugares de origen de las víctimas y los puntos desde los que comenzarán sus viajes. En otras operaciones se han identificado como organizaciones criminales europeas que participan en la organización de travesías, tráfico de personas y falsificación de documentos. En ambos casos, se les considera particulares, ya que **no mantienen un monopolio de las operaciones**, sino que en ocasiones, operan mediante acuerdos puntuales.

Al no tratarse del mismo fenómeno que el simple tráfico de personas no nos adentraremos mucho dentro en esta problemática, pero la policía española ha identificado en varias operaciones **redes de trata con fines de explotación sexual y/o laboral**. Existe una estrecha relación entre ambas actividades, ya que muchas víctimas

captadas por redes de smuggling acaban siendo explotadas con estos fines. En España ya han sido detectadas varias organizaciones que explotan sexualmente a mujeres captadas en rutas de tránsito.

Al igual que en el tráfico de sustancias es complicado atribuir a una sola organización el control total o incluso principal de la actividad de tráfico de personas. En numerosas ocasiones, la actuación de las redes es por operación, es decir, se paga por servicios concretos. **Estas redes son pequeñas, cambiantes y basadas en la confianza local**, por ello muchas de ellas son redes familiares o clanes marroquíes. En momentos concretos además se llevan a cabo cooperaciones con bandas dedicadas al tráfico de drogas o contrabandistas de vehículos lo que genera redes mixtas que dificultan la identificación de actores. No hay un monopolio, sino que el control del negocio es plural y por tramos. En el tramo marítimo de salida desde Marruecos predominan clanes y grupos costeros marroquíes; en el tramo logístico dentro de España predominan redes hispano-marroquíes y grupos criminales locales que facilitan alojamiento, transporte y documentación; y en operaciones a mayor escala participan intermediarios transnacionales.

Estas organizaciones emplean métodos logísticos concretos y desarrollados para elaborar sus actividades, los cuales no distan demasiado de los empleados por las organizaciones dedicadas al tráfico de drogas:

Las **narcolanchas** semirrígidas de alta potencia son capaces de cruzar el Estrecho en menos de 30 minutos con abastecimiento por “**petaqueo**”. Este método supone tener una serie de bidones y embarcaciones de apoyo los cuales permiten a las narcolanchas reabastecerse de combustible principalmente en mitad de la travesía marítima. Operan de noche y emplean puntos de descarga rápidos en las costas españolas, normalmente siendo playas o calas aisladas.

Las **pateras y cayucos** son embarcaciones más lentas las cuales suelen transportar menos cantidades pero suelen operar con **mayor frecuencia**, además de que estas suelen ser empleadas en operaciones conjuntas entre el tráfico de personas y droga.

En ocasiones se emplean **contenedores** que permiten la ocultación de grandes cargamentos que suelen venir mezclados con plátanos, pescado, fruta refrigerada, etc. de tal manera que se complica su identificación. Se han registrado casos de vehículos con **dobles fondos** los cuales permiten el mismo tipo de ocultación de grandes cantidades de droga o personas en un mismo viaje.

Una vez las personas o la droga ingresan en la península estas son almacenadas en ciertas infraestructuras terrestres, las cuales reciben el nombre de guarderías como hemos visto anteriormente. Estas son inmuebles temporales donde se pueden almacenar grandes cantidades de droga, embarcaciones o personas los cuales después serán reubicadas o distribuidas mediante redes de transporte por carretera, como pueden ser camiones, furgonetas, coches particulares, uso de permisos y vehículos de transporte internacional e incluso túneles. Estos últimos, habiendo detectado ciertos casos entre Ceuta y Marruecos.

En lo que respecta a otros factores logísticos, encontramos el empleo de:

- **Empresas pantalla o inversiones inmobiliarias**, usadas para justificar movimientos de grandes cantidades monetarias.
- **Sistemas de pago informales**, como hawala, transferencias no bancarias, criptomonedas, tarjetas prepago, etc. de tal manera que se complica el rastreo de la procedencia del dinero.
- **Soborno de operadores portuarios corruptos o subcontratistas** para poder introducir la mercancía pertinente.

### Interrelación entre picos migratorios e incautaciones de droga

En los últimos años, diversas operaciones policiales en España y el norte de Marruecos han puesto de manifiesto una **creciente interrelación entre el tráfico de personas y el narcotráfico**. En varios casos se han detectado embarcaciones que transportaban simultáneamente **migrantes irregulares y cargamentos de droga**, especialmente hachís. Las redes criminales, buscando maximizar beneficios y reducir riesgos, han llegado incluso a utilizar a menores o a los propios migrantes como tripulación o “**pantalla**” con el fin de disminuir la sospecha de las autoridades. Europol y las fuerzas de seguridad españolas han desarticulado varias de estas bandas mixtas, destacando operaciones recientes, como la conocida intervención de 2025, en la que se descubrió una red que empleaba a menores para pilotar embarcaciones que transportaban tanto personas como droga.

Los principales puntos geográficos donde se registran mayores incautaciones de estupefacientes coinciden, en buena medida, con los lugares de mayor llegada de migrantes irregulares. En el caso del narcotráfico, destacan el Estrecho de Gibraltar, especialmente en zonas como Algeciras, Tarifa, Barbate o el Campo de Gibraltar, los puertos de contenedores como Algeciras, el complejo portuario de Tánger Med en el

norte de Marruecos, y las rutas atlánticas hacia las Islas Canarias. También se han identificado episodios puntuales en zonas interiores, como el río Guadalquivir. Por su parte, los principales puntos de entrada de migrantes hacia España se concentran en Canarias, Ceuta y Melilla, el litoral sur peninsular (Almería y Málaga) y, en menor medida, la costa gaditana. Los datos de 2024 y 2025 reflejan un **aumento notable de llegadas en Canarias y en las entradas terrestres a Ceuta**.

Esta coincidencia geográfica sugiere la existencia de dinámicas compartidas entre ambos fenómenos. Aunque no puede afirmarse una relación causal directa, sí se observa una **superposición operativa y logística**. Las mismas rutas y contactos que se utilizan para el tráfico de personas suelen servir también para el transporte de drogas, así como para actividades de blanqueo a través de empresas pantalla de importación-exportación, para lo cual es común emplear camiones o cargueros. Las operaciones conjuntas de las fuerzas de seguridad han documentado detenciones por delitos mixtos, combinando trata de personas, narcotráfico y contrabando.

En determinados momentos, los picos migratorios coinciden con períodos de relajación del control fronterizo o con crisis diplomáticas entre España y Marruecos, como ocurrió en mayo de 2021 en Ceuta. Estos episodios generan “**ventanas de oportunidad**” que las redes criminales aprovechan para intensificar el paso de mercancías ilícitas o abrir rutas alternativas. Aunque no todos los incrementos migratorios conllevan un aumento en el tráfico de drogas, **la coincidencia temporal y espacial facilita la infiltración del crimen organizado** en ambos circuitos.

Desde un punto de vista sociodemográfico, los perfiles implicados presentan tanto diferencias como áreas de solapamiento. Los migrantes irregulares son mayoritariamente hombres jóvenes, en muchos casos menores de edad, procedentes de Marruecos y de diversos países del África subsahariana. En el caso de este segundo tipo de migrantes, estos suelen ser atraídos a zonas concretas mediante ayudas sanitarias o alimentarias. Una vez acumulados en estos conglomerados fronterizos, los migrantes son “**lanzados**” contra los pasos fronterizos para crear presión política sobre España, lo cual más tarde Marruecos podrá usar como moneda de cambio en otros intereses que le convengan. En cambio, los miembros operativos de las redes de narcotráfico suelen ser **hombres jóvenes o adultos de entre 20 y 40 años**, con presencia de actores locales en las costas andaluzas y marroquíes, y de gestores extranjeros con un perfil más empresarial. Sin embargo, en algunas zonas del Estrecho se ha documentado la participación de jóvenes marroquíes que, en situación de

vulnerabilidad o desempleo, son reclutados como mano de obra para pilotar embarcaciones o realizar tareas logísticas.

En general, tanto los migrantes como los eslabones bajos de las redes delictivas provienen de contextos marcados por la precariedad y la falta de oportunidades económicas. No obstante, las organizaciones criminales presentan una estructura heterogénea, que combina perfiles marginales con intermediarios y empresarios que actúan como fachada legal. Esta complejidad dificulta establecer perfiles únicos y evidencia que los fenómenos migratorios y el narcotráfico, aunque distintos en naturaleza, pueden entrelazarse a través de dinámicas socioeconómicas, geográficas y operativas compartidas.

### Existencia de zonas grises de tolerancia estratégica por presión política

La evidencia operativa muestra que, en muchos casos, **las fronteras entre lo institucional y lo criminal se vuelven difusas** en el área hispano-marroquí, particularmente en torno al **Estrecho, Ceuta, Melilla** y las **costas andaluzas**. No sólo se trata de tolerancia pasiva, sino en ocasiones de colaboración activa o connivencia de ciertos agentes o fuerzas estatales con redes criminales para facilitar el tráfico de drogas, migrantes u otro contrabando. Por ejemplo, informes y fotografías incautadas por la Guardia Civil evidencian que efectivos de la Marina Real marroquí actuaron como “**nave nodriza**” de narcolanchas que introducían fardos de hachís en España. En dichas imágenes se aprecia la cubierta de una patrullera militar marroquí cargada con droga. Estas pruebas serían parte de investigaciones administrativas que no se hicieron públicas hasta mucho tiempo después, lo cual sugiere que estos vínculos se mantienen bajo cierto grado de opacidad.

Al mismo tiempo, el uso de infraestructura oculta o semi oficial, como **túneles fronterizos, narco vuelos o fincas rurales** usadas para camuflar aeronaves, helicópteros o actividades logísticas, constituye otro rasgo de las zonas grises. La operación “Torcal Tornado” es un buen ejemplo: la Guardia Civil y la Gendarmería Real Marroquí desarticularon una red que operaba Narco vuelos nocturnos y a baja altura entre España y Marruecos, utilizando helicópteros ocultos en fincas de Sevilla y Cádiz, lo cual demuestra un **nivel elevado de sofisticación**.

La migración irregular se integra en esta trama como un mecanismo estratégico de presión política, pero también como elemento funcional para las redes. En 2024,

Marruecos reportó haber impedido decenas de miles de intentos de migración irregular hacia Ceuta y Melilla principalmente por vía marítima, pero los accesos terrestres, en particular los saltos a la valla, aumentaron sustancialmente. Esta dualidad sugiere que mientras se muestra **firmeza en algunos ámbitos, en otros hay una relajación** o simplemente una incapacidad selectiva para impedir el paso. Ese equilibrio selectivo puede ser interpretado como parte de un juego político en el que, al modular los flujos migratorios, **Marruecos obtiene margen de negociación con España y con la Unión Europea.**

La estructura económica de las regiones fronterizas marroquíes, especialmente el Rif, proporciona el soporte material y social de estas zonas grises. El cultivo de cannabis y la producción de hachís no sólo son ilegales según la normativa internacional y marroquí, sino que son también fuente de sustento para cientos de miles de personas en esa región. Aunque no se ha cerrado la modernización parcial de la economía local, en muchas áreas el sector informal permanece dominante, y en algunas estadísticas se ha estimado que estas **economías ilícitas representan porcentajes significativos del tejido económico local.** Este poder económico informal se traduce en influencia social y política local, en una legitimidad de facto para actores (campesinos, productores, transportistas) que dependen del contrabando o actividades conexas. Esa legitimidad local da margen para que ciertos agentes, quizá autoridades locales menos controladas, miren hacia otro lado, ofrezcan protección tácita o permitan rutas de escape logístico.

Otra faceta importante de esa zona gris es la **heterogeneidad de los actores implicados**: desde pequeños intermediarios locales y operarios, a pilotos de embarcaciones, hasta empresarios, incluso algunos con relaciones legales formales, que blanquean capitales o crean apariencia de actividades lícitas. Esa mezcla complica la persecución judicial y la intervención policial, porque se entrelazan intereses legítimos y criminales, se utilizan filtraciones legales, empresas pantalla, propiedad de bienes intermedios y estructuras de transporte camufladas.

En lo que respecta a la capacidad operativa española, estas zonas grises tienen efectos directos: dificultades para controlar eficazmente desembarcos o tráfico marítimo, ya que las redes aprovechan calas discretas, embarcaciones de alta velocidad (“go-fast”), almacenamiento de combustible en parajes aislados o lanzaderas de apoyo en alta mar o cerca de la costa. Un ejemplo claro ocurrió en Tarifa, donde se frustró el suministro de gasolina (67 bidones) destinado a narcolanchas empleadas como

embarcaciones nodriza; operación que revela la sofisticación del apoyo logístico necesario para mantener operativas las redes.

Otra dimensión que vuelve crítica esta situación es la **carencia de medios adecuados por parte de las fuerzas de seguridad españolas en algunos sectores**. Por ejemplo, informes internos reconocen que muchas patrulleras de la Guardia Civil están envejecidas, con décadas de uso, motores demasiado antiguos, y que no soportan bien las embestidas o maniobras agresivas de las narcolanchas. Esa falta de recursos y capacidad técnica reduce la capacidad de reacción, especialmente en operaciones en alta mar o persecuciones marítimas intensas.

En términos diplomáticos y de seguridad estratégica, la existencia de estas zonas grises reduce la visibilidad del riesgo y permite que las redes delictivas se aprovechen de la “**frontera difusa**”. Situaciones de crisis (como la de Ceuta en 2021), tensiones políticas o fluctuaciones en los acuerdos de cooperación institucional ofrecen momentos en los que el **control se relaja**, ya sea voluntaria o forzadamente. Durante estos momentos, los flujos migratorios aumentan, pero también se abre el espacio para tráfico de drogas, contrabando de armas, o de combustible, al no estar todos los controles plenamente operativos o al haber instrucciones políticas implícitas de tolerancia en ciertos tramos.

Las implicaciones finales para la seguridad española son profundas: hay una **doble presión, material y política**. Material, en forma de operaciones policiales complejas, pérdidas humanas, riesgos en el mar, violencia en los puntos de llegada y política, porque la capacidad marroquí de modular flujos migratorios y colaborar o no en ciertos momentos le da una forma de influencia estratégica sobre España. Esa forma de influencia puede usarse como **moneda de cambio** en foros europeos, negociaciones bilaterales o en gestión de ayuda internacional, pero también genera dependencia, fragilidad institucional, desgaste en la confianza mutua, y puede incluso alimentar discursos políticos internos en España que tensionan relaciones con comunidades afectadas por la migración o con poblaciones de origen marroquí.

## Vínculos entre redes criminales, autoridades locales y actores estatales

Las redes criminales transnacionales que operan en el espacio hispano-marroquí han desarrollado, en los últimos años, una **gran capacidad de influencia sobre ciertos puntos estratégicos tanto marítimos como terrestres**, lo cual les permite llevar a cabo su actividad evadiendo a la justicia en numerosas ocasiones. Estos enclaves, debido a su valor logístico y su posicionamiento geográfico, suponen factores esenciales en actividades como el tráfico de personas y drogas. En el ámbito marítimo, los principales focos de actividad se concentran en grandes puertos comerciales como Algeciras, Cádiz, Málaga, Valencia, Barcelona o incluso las Palmas de Gran Canaria. Todos ellos son **infraestructuras con un gran volumen de cargas** que transitan a lo largo de todo el día lo cual genera mejores oportunidades para camuflar contenedores con personas o drogas. Al mismo tiempo, otros desembarcos se llevan a cabo en **playas y calas más aisladas** del litoral andaluz. Este tipo de operaciones se benefician de estos vínculos entre redes criminales y autoridades locales, ya que estos últimos pueden redirigir sus efectivos a otras zonas para facilitar las entregas.

Debido a que Marruecos es el principal país productor de hachís, así como uno de los principales países desde los que parten migrantes, es necesario estudiar la influencia de las organizaciones criminales sobre sus estructuras portuarias y zonas de tránsito. Puertos del norte como **Tánger, Tetuán, Alhucemas y Nador** actúan como nodos de conexión con la península ibérica, mientras que en el sur marroquí, pasos como **El Guerguerat o Dakhla** se integran en rutas que conectan con el Sahel y África occidental. Estas conexiones marítimas y terrestres no solo sostienen el tráfico de hachís y cocaína, sino también las rutas migratorias irregulares hacia España y la UE.

En el plano terrestre, Ceuta y Melilla suponen puntos de interés para las organizaciones, ya que estas buscan introducir tanto personas como drogas, aprovechando rutas secundarias (túneles) o recurriendo a prácticas de corrupción con los agentes fronterizos para eludir los controles. Ciertas investigaciones policiales y judiciales demuestran la existencia de casos concretos donde agentes fronterizos han actuado en colaboración con las organizaciones criminales para facilitar sus actividades. A pesar de que no existe una relación sistemática entre estos actores, sí que se observa **cierto nivel de vulnerabilidad institucional en estos puntos de influencia**.

En el lado marroquí, el contexto político y social contribuye a esta ambigüedad. En regiones como el Rif o la franja norte del país, la base económica de muchas familias y clanes es informal permitiendo que caciques locales y empresarios ilegales se

beneficien del comercio ilícito y de la trata de personas. Esta situación genera un modelo de **“control tolerado”**, en el que las **actividades delictivas son parcialmente consentidas** siempre que no desafíen el orden político local ni perjudiquen los intereses del Estado. A cambio, ciertos actores institucionales obtienen beneficios económicos o mantienen redes de influencia en las zonas fronterizas.

Además, la dimensión geopolítica añade una capa de complejidad. Como hemos visto con anterioridad, Marruecos ha sido acusado en repetidas ocasiones de instrumentalizar la presión migratoria como herramienta diplomática frente a España y la Unión Europea, como se evidenció durante la crisis de Ceuta en 2021. Esta estrategia convierte fenómenos delictivos, como la migración irregular o el narcotráfico, en **instrumentos de negociación política**. Los servicios de inteligencia y cuerpos de seguridad marroquíes, aunque colaboran activamente con España en materia antiterrorista y antidroga, aplican una lógica selectiva que les permite regular el flujo migratorio y delictivo para maximizar su poder de negociación con Madrid y Bruselas.

Al igual que señalamos en el apartado previo, algunos analistas señalan la existencia de una **“zona gris”** donde confluyen intereses estatales y criminales. En ese espacio ambiguo, **las redes ilícitas contribuyen indirectamente a objetivos políticos**: el control social de comunidades migrantes, el mantenimiento de la dependencia española respecto al papel de Marruecos en la seguridad fronteriza, o la influencia diplomática sobre cuestiones sensibles como el Sáhara Occidental.

Las consecuencias de estos vínculos para la seguridad española son significativas. En primer lugar, la presión constante sobre las fronteras de Ceuta, Melilla y Canarias convierte a estos territorios en **puntos críticos donde confluyen el crimen organizado y las tensiones geopolíticas**. En segundo lugar, la presencia consolidada de bandas de narcotraficantes marroquíes en zonas de la península como Cádiz, Málaga o el Levante alimenta la violencia local, la corrupción y redes de blanqueo de capitales. Finalmente, la capacidad de Marruecos para modular el flujo migratorio o tolerar un mayor o menor grado de actividad criminal se traduce en una **vulnerabilidad estratégica para España**, condicionando su política de seguridad, su diplomacia y su capacidad de respuesta ante crisis fronterizas.

En síntesis, la interrelación entre redes criminales, actores locales y estructuras estatales, especialmente en el eje España–Marruecos, configura un **escenario híbrido donde la seguridad nacional se ve afectada** no solo por la acción delictiva directa,

sino también por la utilización política del crimen y la migración como herramientas de poder e influencia regional.

## Conclusiones

La interacción entre redes criminales, flujos migratorios y narcotráfico en el espacio hispano-marroquí revela un entramado complejo donde convergen intereses económicos, sociales y estratégicos. Marruecos se consolida como **principal productor de hachís** y como **punto clave de tránsito de cocaína hacia Europa**, lo que evidencia márgenes de tolerancia institucional y zonas grises donde la actividad criminal y la acción estatal se superponen.

Las rutas marítimas y terrestres muestran una **coincidencia operativa entre tráfico de drogas y personas**, utilizando embarcaciones rápidas, pateras, contenedores o túneles, y reflejan la flexibilidad y cooperación entre redes locales, hispano-marroquíes e internacionales. La presión policial en zonas tradicionales, como el Campo de Gibraltar, ha desplazado estas operaciones hacia otras áreas, incluyendo Huelva, Almería o el Guadalquivir.

**El tráfico de drogas se organiza de forma fragmentada pero interconectada:** clanes locales producen y almacenan hachís en el Rif, exportadores lo trasladan por mar, y redes mixtas en España y Europa lo distribuyen. Los cárteles sudamericanos integran Marruecos en sus rutas, conectando la oferta latinoamericana con la demanda europea.

El tráfico de personas opera con lógica similar, a través de redes por tramos que dificultan la identificación de responsables, con colaboraciones puntuales con el narcotráfico u otros delitos. La superposición de rutas y actores evidencia **sinergias logísticas y financieras**, donde los principales puntos de entrada de migrantes coinciden con los de mayor incautación de drogas.

Casos documentados de corrupción y colaboración parcial de autoridades marroquíes sugieren **tolerancia selectiva hacia determinadas actividades ilícitas**. Esto, junto con la instrumentalización de los flujos migratorios como herramienta de presión política, configura un escenario de **amenaza híbrida**, donde el crimen organizado y el Estado actúan en un equilibrio pragmático.