



ICAI

ICADE

CIHS

## FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS Y SOCIALES

### **El tráfico de hachís mediante narcolanchas en el Estrecho de Gibraltar**

Autora: Jimena Hualde Yebra

Directora: Andrea Giménez-Salinas Framis

Madrid

2025/2026

## Índice

|                                                                                                                                                                                                                    |           |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <i>1. Introducción y justificación .....</i>                                                                                                                                                                       | <i>4</i>  |
| <i>2. Objetivos del trabajo .....</i>                                                                                                                                                                              | <i>5</i>  |
| <i>3. Metodología empleada .....</i>                                                                                                                                                                               | <i>6</i>  |
| <i>4. Desarrollo.....</i>                                                                                                                                                                                          | <i>6</i>  |
| <i>4.1. El Estrecho de Gibraltar como punto clave del narcotráfico .....</i>                                                                                                                                       | <i>6</i>  |
| 4.1.1. Posición estratégica del Estrecho de Gibraltar para el tráfico de hachís.....                                                                                                                               | 6         |
| 4.1.2. Factores socioeconómicos y consolidación de redes criminales en el Campo<br>de Gibraltar .....                                                                                                              | 7         |
| <i>4.2. Organización del tráfico de hachís en el Estrecho .....</i>                                                                                                                                                | <i>10</i> |
| 4.2.1. Fases del narcotráfico de hachís en el Estrecho de Gibraltar .....                                                                                                                                          | 10        |
| <i>4.3. Las narcolanchas como herramienta logística del narcotráfico .....</i>                                                                                                                                     | <i>13</i> |
| 4.3.1. Definición y características de las narcolanchas y el petaqueo como sistema de<br>abastecimiento .....                                                                                                      | 13        |
| <i>4.4. Respuesta estatal frente al tráfico de hachís mediante narcolanchas en el<br/>        Estrecho de Gibraltar .....</i>                                                                                      | <i>16</i> |
| 4.4.1. Plan Especial de Seguridad para el Campo de Gibraltar. ....                                                                                                                                                 | 16        |
| 4.4.2. Real Decreto-ley 16/2018, de 26 de octubre, por el que se adoptan<br>determinadas medidas de lucha contra el tráfico ilícito de personas y mercancías<br>en relación con las embarcaciones utilizadas. .... | 20        |
| <i>6. Conclusión y discusión .....</i>                                                                                                                                                                             | <i>23</i> |
| <i>7. Bibliografía.....</i>                                                                                                                                                                                        | <i>26</i> |

## **RESUMEN**

El tráfico de drogas es un problema a nivel global, especialmente en zonas como el Estrecho de Gibraltar, que se ha consolidado como uno de los principales puntos de entrada de hachís en Europa. El objetivo de este trabajo es analizar el fenómeno del tráfico de hachís en esta zona, con especial atención a los factores que favorecen su desarrollo, al uso de narcolanchas por parte de las organizaciones criminales y a la respuesta estatal frente a este fenómeno. Para ello, se ha realizado una revisión bibliográfica de artículos científicos, informes institucionales y fuentes periodísticas relacionadas con el tema. Los hallazgos muestran que en el tráfico de hachís en el Estrecho influyen factores geográficos y criminales, así como a la capacidad de adaptación de las organizaciones dedicadas a estas actividades ilícitas. Esto pone en manifiesto que se trata de un fenómeno complejo que requiere medidas policiales, legislativas y sociales.

## **ABSTRACT**

Drug trafficking is a global issue, particularly in areas such as the Strait of Gibraltar, which has become one of the main entry points for hashish into Europe. The aim of this study is to analyze the phenomenon of hashish trafficking in this region, with particular attention to the factors that facilitate its development, the use of high-speed boats by criminal organizations, and the state response to this phenomenon. To achieve this, a bibliographic review of scientific articles, institutional reports, and journalistic sources related to the topic was conducted. The findings show that hashish trafficking in the Strait is influenced by geographical and criminal factors, as well as by the ability of criminal organizations involved in these illicit activities to adapt. This highlights that it is a complex phenomenon that requires police, legislative, and social measures.

## **1. Introducción y justificación**

El narcotráfico es una forma de crimen organizado que se entiende como una actividad ilícita que incluye el cultivo, la fabricación, la distribución y la venta de sustancias prohibidas por la legislación internacional (UNODC, s.f.). Según la Interpol, el tráfico de drogas es un fenómeno global que afecta a todos los países, sea de forma directa o indirecta, ya sea por tratarse de zonas de origen, tránsito o destino. (INTERPOL, 2025)

El tráfico de drogas se encuentra estrechamente vinculado a otras formas de delincuencia organizada ya que en la mayoría de las ocasiones conlleva la comisión de otros delitos como el blanqueo de capitales o la corrupción. Esto se debe a que las organizaciones criminales aprovechan estas rutas para transportar otros bienes ilícitos, dando lugar a la convergencia de diversos delitos dentro de las mismas redes (INTERPOL, 2025).

En el contexto europeo, este mercado está experimentando una rápida evolución en la que tanto los proveedores como los consumidores encuentran formas de adaptarse a la inestabilidad geopolítica, la globalización y avances tecnológicos. Estos avances tienen repercusiones de gran alcance, de forma directa en aquellos que consumen estas sustancias y de manera indirecta en las comunidades afectadas por la inseguridad (EUDA, 2025).

En cuanto al alcance nacional, el narcotráfico organizado en España ha estado presente durante muchos años. Actualmente, España es uno de los principales puntos de entrada de droga en Europa, en concreto, gran parte entra por el Estrecho de Gibraltar. Todo esto se ha visto facilitado por dos factores, su cercanía a Marruecos y su frontera con Gibraltar. Ambos puntos son clave para el tráfico ilícito hacia España. Marruecos es considerado uno de los principales productores de hachís en el mundo, y Gibraltar, debido a su régimen económico, facilita la comisión de los delitos financieros derivados del contrabando (Noguera Gracia, 2018).

Para realizar el contrabando en esta zona hay muchos medios, pero el más utilizado es el de las narcolanchas. Estas son embarcaciones neumáticas o semirrígidas de gran potencia permitiendo cruzar el estrecho en 20 minutos aproximadamente. Estas

lanchas no actúan de manera aislada, sino que dependen de apoyos logísticos como el “petaqueo” y tripulación con funciones muy específicas, lo que les permite seguir operando a pesar de las limitaciones legales (Oliver, 2021).

Por todo esto, la lucha contra las narcolanchas es crucial ya que sin ellas este tipo de tráfico no sería posible por lo que tratar de combatir el uso estas embarcaciones atenta directamente contra este negocio. En los últimos años, el Estado ha adoptado medidas específicas relacionadas con esto, como por ejemplo la aprobación del Real Decreto-ley 16/2018, que prohíbe el uso de este tipo de embarcaciones. Asimismo, se han creado medidas concretas como el Plan Especial de Seguridad del Campo de Gibraltar incluyendo en este más medios, refuerzos de agentes y unidades policiales específicas. (La Moncloa, 2025). Un ejemplo de estas medidas es la creación en 2018 del OCON Sur, unidad con grandes éxitos en la lucha del narcotráfico (Lozano, 2024).

Todo ello evidencia la importancia de analizar la organización de este tipo de delincuencia, desde la relevancia de la zona geográfica, el papel desempeñado por las narcolanchas hasta la respuesta del estado. Esto va a aportar una comprensión más profunda acerca de las dinámicas del narcotráfico y de los factores que hacen del Estrecho de Gibraltar un punto clave.

## **2. Objetivos del trabajo**

El objetivo general de este trabajo es analizar el fenómeno del tráfico de hachís en el Estrecho de Gibraltar. Los objetivos específicos son los siguientes:

1. Examinar por qué el Estrecho de Gibraltar es un punto clave para el tráfico de hachís, atendiendo a factores geográficos, socioeconómicos y a la consolidación de estructuras criminales organizadas en la zona.
2. Profundizar cómo se organiza y desarrolla el tráfico de hachís con el uso de narcolanchas.
3. Analizar la respuesta estatal frente al tráfico de hachís específicamente mediante narcolanchas, considerando las principales medidas legales y sus efectos

### **3. Metodología empleada**

La metodología de este trabajo se ha basado en una revisión bibliográfica de informes, artículos científicos y fuentes periodísticas de actualidad, seleccionados por su relevancia y relación con el tema abordado. La búsqueda de información se realizó en distintas bases de datos académicas como Google Scholar, Dialnet y Scielo, además de informes publicados por organismos oficiales. Todas las fuentes que han sido utilizadas están referenciadas y se recogen en la bibliografía final del trabajo.

En una primera fase se localizaron numerosos documentos relacionados con el tema. Posteriormente, tras una revisión del contenido y teniendo en cuenta su relación directa con el objetivo de estudio, su actualidad y relevancia, se seleccionaron finalmente 54 fuentes.

Por último, con el objetivo de enriquecer el análisis y facilitar la comprensión del contenido, se han realizado dos figuras explicativas, integradas en el desarrollo del trabajo como apoyo visual.

### **4. Desarrollo**

#### **4.1. El Estrecho de Gibraltar como punto clave del narcotráfico**

##### ***4.1.1. Posición estratégica del Estrecho de Gibraltar para el tráfico de hachís***

El Campo de Gibraltar es una zona ubicada en el sur de España y la forman ocho municipios andaluces: Algeciras, Castellar de la Frontera, Los Barrios, La Línea de la Concepción, Jimena de la Frontera, San Martín del Tesorillo, San Roque y Tarifa. Cuenta con dos fronteras de gran relevancia que hacen de esta zona un punto geográfico y estratégico clave. Por un lado, separa el norte de Marruecos por una estrecha franja marítima de tan solo catorce kilómetros. Por otro lado, el segundo municipio con más habitantes de la comarca, La Línea de la Concepción, limita directamente con el territorio británico de Gibraltar (Noguera Gracia, 2018).

Estos dos puntos geográficos, la costa marroquí y Gibraltar, han sido históricamente puntos estratégicos para el tráfico ilícito hacia España. Asimismo, el municipio de Algeciras constituye un núcleo fundamental de comunicación

internacional ya que tiene uno de los puertos más importantes de España por volumen de pasajeros y mercancías (Noguera Gracia, 2018).

El tráfico ilegal que se produce a través de estas rutas comenzó siendo principalmente de tabaco y a pesar de que este negocio continúa, muchos se han decidido por un mercado más lucrativo, el tráfico de hachís y de cocaína (Lozano, 2024). Marruecos es el principal proveedor de resina de cannabis al mercado europeo, y la mayoría de esta sustancia entra al continente a través de España, debido a la cercanía entre ambos países (EUDA, s.f.).

Por otro lado, Gibraltar se considera un paraíso fiscal. Esto no solo afecta a la economía española, sino que también contribuye al contrabando que se produce en la zona ya que las ventajas fiscales facilitan el blanqueo de capitales, una actividad ilegal necesaria para tráfico ilícito (Lozano, 2024). Esto genera una asimetría territorial en la que Gibraltar se beneficia y el Campo de Gibraltar sufre las consecuencias. Estas desigualdades se reflejan en una renta per cápita de más de 93.000 euros, frente a la del Campo de Gibraltar, de menos de 25.000 euros (Peral, 2025).

#### ***4.1.2. Factores socioeconómicos y consolidación de redes criminales en el Campo de Gibraltar***

El Campo de Gibraltar sufre una debilidad económica destacable, con un desempleo mayor que el resto de España. Según los datos del Instituto Nacional de Estadística (INE), en 2023, las tasas de paro en Cádiz son significativamente superiores situándose entre el 20% y 25%, frente al 12% de las tasas del total nacional (Lozano, 2022). Los altos niveles de desempleo se relacionan con el nivel de estudios de la población. En el año 2023, el abandono educativo en Andalucía fue aproximadamente de un 16,95% mientras el total nacional se sitúa en un 13,7% (INE, 2023). Estas altas tasas de paro y la desigualdad han contribuido a que gran parte de la población local justifique y acepte el contrabando como una alternativa económica viable (Lozano, 2022).

La falta de empleo y limitadas oportunidades laborales generan un contexto de vulnerabilidad y riesgo de exclusión social, en el que las conductas delictivas tienden a normalizarse dentro de la comunidad. Este fenómeno de normalización se ha visto

reforzado por instituciones sociales como la familia y los grupos de iguales (Lozano, 2022). Esto se explica por la presencia de clanes y familias que, tradicionalmente, se han dedicado al contrabando y, más tarde, al tráfico de hachís en los barrios más desfavorecidos de la zona. Para parte de la población, estas actividades representan una fuente de ingresos significativa, por lo tanto, se justifican estas conductas. A ello se suman los fuertes vínculos familiares y sociales que aumentan la probabilidad de apoyar estas conductas o participación en dichas prácticas, ya sea de forma directa o indirecta (Noguera Gracia, 2018).

De igual forma, los medios de comunicación contribuyen a la normalización e idealización de la figura del contrabandista, al generar una percepción social de estos como figuras de clase social alta, con gran influencia o autoridad. Como consecuencia, la población más joven puede llegar a mostrar actitudes de admiración y apoyo a figuras vinculadas al narcotráfico, incluso ante actuaciones policiales. En este sentido, la legitimización social de estos actos ha derivado en una mitificación del contrabandista, lo que genera una interpretación errónea de lo que es el narcotráfico y las drogas en la zona (Lozano, 2022).

La normalización del narcotráfico en la zona se ve reforzada por la pérdida de respeto y legitimidad hacia las autoridades. Las organizaciones dedicadas al narcotráfico han consolidado dinámicas de acoso e intimidación contra los agentes policiales, lo que obliga a muchos de ellos a ocultar su profesión en su entorno familiar y social. Asimismo, gran parte de los profesionales no pueden residir en los municipios en los que trabajan. Incluso los agentes policiales denuncian sufrir una situación de desamparo institucional. (Peñalosa, 2023).

La aceptación social del narcotráfico también se ha visto condicionada por los líderes de las redes criminales. Estos no solo buscan enriquecerse económicamente, sino que desean y buscan lograr la aprobación social de la zona en la que trabajan. Además de generar empleo, aunque sea de forma ilegal, suelen destinar gran parte de sus ganancias a cubrir las necesidades de la comunidad que han sido desatendidas por las administraciones públicas. La buena imagen que logran los narcotraficantes, dentro de la tolerancia a sus actividades, favorece procesos de imitación (Noguera Gracia, 2018).

Este contexto socioeconómico favorece la consolidación de estructuras criminales estables en la zona. Se estima que en el Campo de Gibraltar se hayan asentado alrededor de veinticinco clanes de origen local, formando auténticas organizaciones criminales. Aunque están establecidos en esta zona, extienden su actividad a todo el conjunto de Andalucía (Lozano, 2024). La mayoría de estos clanes son de origen familiar y se reparten las diferentes tareas organizativas, logísticas y comerciales. Los más relevantes de esta zona son el clan de Los Castaña y el de Abdellah El Haj o también conocido como “Messi”. (Noguera Gracia, 2018).

Los clanes que operan en el Estrecho de Gibraltar tienen una estructura muy bien definida donde cada miembro desempeña una función establecida en los procesos de transporte, carga, vigilancia y distribución. Esta división del trabajo permite una mayor eficacia y dificulta las actuaciones policiales (Oliver, 2021).

Los roles que existen dentro de estos clanes son muy específicos, dentro de la tripulación hay cuatro integrantes con funciones muy específicas. El piloto, es quien dirige la embarcación durante el traslado, se estima que cobra 70 euros por kilo. El “gepero”, se ocupa de vigilar el GPS y aproximadamente recibe unos 50 euros kilo. Un “testigo” o “garantía”, que pertenece a la mafia marroquí de la que proviene la droga y se encarga de controlar que la mercancía llegue al destino, actúa como un notario, y no cobra dinero. El último tripulante denominado “rana”, cuya función es controlar evitar desplazamientos de la carga durante el trayecto. Por ejemplo, si la embarcación fuese sorprendida por las autoridades policiales y no pudiesen evitarles, sería la “rana” quien se desharía de la mercancía ilícita tirándola al mar. Cuando la lancha ya ha llegado al destino son esperadas por “alijadores”, estos suelen ser alrededor de treinta o cuarenta personas cuya labor consiste en descargar los bultos de droga. Las descargas son controladas por los “puntos”, suele tratarse de jóvenes ubicados en sitios estratégicos y su función se basa en avisar tanto a los tripulantes como a los que descargan de la posible aparición de la policía en el lugar. Además, suelen ir equipados con dispositivos capaces de identificar vehículos policiales como helicópteros o embarcaciones (Madueño, 2024; Oliver, 2021).

Esto ha generado que, en el campo de Gibraltar, sobre todo en Algeciras y La Línea de la Concepción, se ha producido una consolidación de una auténtica cultura del

narcotráfico. Los líderes de los clanes imitan un modo de vida ostentoso similar al de las grandes figuras del narcotráfico sudamericano. Por lo que en esta cultura se refleja estilo de vestir basado en marcas de lujo para mostrar el estatus asociado al narcotráfico (Oliver, 2021).

El asentamiento de estas redes criminales en la zona puede provocar que otras organizaciones criminales externas se trasladen allí. Inicialmente las dos redes pueden trabajar de forma conjunta para ofrecerse mutuamente apoyo en funciones logísticas. Con el paso del tiempo, esto puede derivar en el establecimiento de los grupos externos ya que se aprovechan de la infraestructura, las condiciones favorables y los recursos ya existentes (Noguera Gracia, 2018).

## **4.2. Organización del tráfico de hachís en el Estrecho**

### ***4.2.1. Fases del narcotráfico de hachís en el Estrecho de Gibraltar***

Las redes criminales dedicadas al cultivo, tráfico y distribución de cannabis presentan un alto grado de especialización y organización. Suelen recurrir a especialistas para la realización de tareas concretas, como la gestión de electricidad para el cultivo, logística del transporte o estrategias para ocultar la mercancía. Asimismo, hacen uso de la violencia instrumental para conseguir el control territorial, proteger puntos estratégicos de distribución y mantener su posición frente a grupos rivales (Europol, 2025).

La resina de cannabis ha sido históricamente producida en Marruecos llegando a España convertido en fardos de hachís (Lozano, 2023). Se estima que alrededor de un 60% del hachís consumido en todo el mundo es cultivado en grandes cantidades por Marruecos. Las plantaciones marroquíes se encuentran en el norte, concretamente las montañas del Rif. Las principales regiones son Ketama, Chefchaouen y Bab Taza ya que sus características climáticas y geográficas las convierten en zonas perfectas para este tipo de cultivo (Espinosa, 2025). El cultivo se realiza en la época del mes de febrero y se recolecta durante el mes de octubre. Una vez se obtiene la planta, se colocan los cogollos troceados sobre un tamiz, se cubre con un plástico y se golpea con varas de madera para obtener la resina de cannabis, es decir, el hachís. Tras este proceso, se prensa la resina en fardos y se marcan con distintivo para identificar al productor (Oliver, 2021).

Posteriormente se produce el transporte del producto, suelen ser mafias de diferentes lugares europeos como Holanda o Francia las que se ocupan de trasladar la producción marroquí hacia Europa (Oliver, 2021). La mercancía se carga en puntos discretos entre las zonas de Tánger y Tetuán. Se trata de dos puntos clave tanto por su cercanía con España como por sus calas y playas aisladas (Espinosa, 2025).

El transporte de la mercancía se puede realizar a través de diversas vías, como marítima, aérea o terrestre. En el caso de la vía aérea, se usan helicópteros y avionetas volando a bajas alturas para dificultar su detección y sin luces para no ser vistos. No siguen un plan de vuelo por lo que suponen un gran riesgo para la seguridad aérea (Lozano, 2024). El traslado por vía terrestre se realiza mediante camiones de transporte de mercancías que pueden ocultar grandes cantidades de hachís, aproximadamente 20 toneladas, en doble fondos o estructuras del camión. También se hace mediante coches suelen cargar 30 kilos de mercancía. En ambos casos, el cruce hacia la península se hace a través de ferri (Oliver, 2021).

Por vía marítima existen diversos tipos de embarcaciones que varían principalmente en función de su capacidad de almacenamiento. Entre ellas se encuentran, las pateras mixtas que pueden transportar hasta 300kg, estas también son utilizadas para el tráfico de personas. Asimismo, los pesqueros o veleros suelen usarse para no llamar la atención y pueden cargar hasta 10 toneladas, a veces sirven como punto de descarga para las narcolanchas. Del mismo modo, los contenedores y ferris también se utilizan para ocultar el hachís entre mercancías legales (Inteligencia, 2025).

Dentro de la vía de transporte marítima, destaca el uso de las narcolanchas, debido a su elevada frecuencia en la zona. Las narcolanchas o lanchas rápidas son embarcaciones capaces de cruzar el estrecho en unos 30 minutos y con una capacidad de cargar hasta 3 toneladas (Inteligencia, 2025).

Durante el transporte mediante narcolanchas, pueden producirse intervenciones policiales y para evitar las incautaciones de la droga se emplean diversas estrategias violentas contra las autoridades. Entre ellas, destaca el uso de embarcaciones de gran tamaño destinadas a embestir las patrulleras policiales durante la persecución, facilitando la huida de la lancha que transporta el hachís. Otro método

que pone en riesgo la seguridad de los agentes es usar focos o láseres para deslumbrar a los pilotos de los helicópteros policiales que les persiguen, así como el uso de armas de fuego contra estos (Oliver, 2021).

Una vez alcanzado el punto de destino, se inicia la fase del desembarco de la droga transportada en narcolanchas, que suele llevarse a cabo en playas, así como en puertos deportivos o pesqueros. En esta fase intervienen los “alijadores” quienes descargan y trasladan los fardos en vehículos de gran capacidad hasta a almacenes o viviendas clandestinas, conocidas como “guarderías”. Durante el proceso de descarga, los “puntos” controlan la posible presencia de las fuerzas de seguridad, llegando en algunos casos a usar dispositivos específicos para detectar helicópteros o embarcaciones policiales. Para la coordinación en esta fase, emplean lenguaje encriptado mediante el cual se avisa de situaciones de riesgo o, por el contrario, se confirma que no hay presencia de las fuerzas de seguridad. Asimismo, hacen uso de viviendas situadas próximas a la costa, donde descargan normalmente las narcolanchas, que están interconectadas entre sí para facilitar las rutas de escape en caso de intervención policial (Oliver, 2021).

Tras el desembarco de la mercancía, se traslada el hachís hacia “las guarderías” ubicadas en Málaga, Huelva y Cádiz, concretamente en zonas rurales del interior (Espinosa, 2025). El hachís se almacena en estos lugares durante un tiempo para después moverla a otros lugares, es frecuente que otras redes criminales intenten sustraer la mercancía almacenada mediante la violencia y armas de fuego (Villena Rodríguez, 2024).

Finalmente, la mercancía se traslada por carretera hacia el noreste de España hasta Cataluña y la Comunidad Valenciana para exportarla a países europeos como Francia, Italia, Bélgica y Países Bajos (Espinosa, 2025). Este traslado suele realizarse ocultando la mercancía en camiones o a través del método “go fast” que consiste en usar vehículos de gran potencia previamente adaptados para transportar aproximadamente 16 fardos de hachís. El recorrido suele realizarse por carreteras secundarias, con el apoyo de un vehículo lanzadera (Oliver, 2021).

A lo largo de estas operaciones, los narcotraficantes reciben dinero de los compradores, vendedores y productores. Todo este dinero obtenido de forma ilícita debe parecer legal para que pase desapercibido ante las autoridades, por lo que se procede al blanqueo de capitales (UNODC, s.f.). Esta actividad ilegal tiene el objetivo de ocultar o encubrir el origen ilícito de las ganancias de otras actividades ilegales, haciendo que parezcan salidos de fuentes legítimas (INTERPOL, s.f.).

Existen diversas formas de blanquear dinero, la más tradicional consiste en que las redes criminales utilicen diversos negocios aparentemente legales, como restaurantes, discotecas o concesionarios de coches para introducir las ganancias ilícitas del narcotráfico. Posteriormente, combinan ese dinero con los ingresos reales del negocio lo que permite ocultar la procedencia ilegal del dinero. No obstante, en los últimos años han surgido técnicas más novedosas como el uso de criptomonedas ya que permiten mover fondos de forma ilimitadas y sin atravesar fronteras. Algunas de las organizaciones criminales incluso cuentan con unidades especializadas en el lavado de dinero. (Rodríguez, 2025).

#### **4.3. Las narcolanchas como herramienta logística del narcotráfico**

##### **4.3.1. Definición y características de las narcolanchas y el petaqueo como sistema de abastecimiento**

Las narcolanchas son embarcaciones neumáticas y semirrígidas de alta velocidad usadas por mafias del contrabando. Se entiende como embarcación neumática o semirrígida las que estén fabricadas con flotadores rellenables o las que parte de su estructura este formada por elementos no rígidos (Real Decreto-ley 16/2018).

Existen varios tipos de narcolanchas, aunque las más habituales en el Estrecho son aquellas cuya fabricación se basa en fibra de vidrio y resina o polímero, alcanzando un peso aproximado de 5.000 kilos y suelen medir aproximadamente 13 metros de eslora. En cuanto a los motores, suelen llevar hasta cuatro lo que permite alcanzar hasta 1.000 cv. y hasta 70 nudos de velocidad (130 km/h). La capacidad de carga es muy grande, pueden llegar a transportar hasta 3 toneladas de mercancía (Cañas, 2024; Gámez, 2024).

La fabricación de estas narcolanchas se basa en varios elementos estructurales clave. En primer lugar, el casco, elaborado a partir de moldes prefabricados sobre los que se aplican capas de fibra de vidrio combinada con resinas o polímeros, lo que proporciona alta resistencia estructural con un peso reducido. En segundo lugar, se incorpora un depósito de combustible de gran capacidad, necesario para abastecer los potentes motores y generalmente este situado en la parte inferior del casco para mejorar el equilibrio de la embarcación. Posteriormente, se añade la cubierta, que aporta rigidez al conjunto y es donde se sitúa la tripulación y la carga. A esta se adhiere un flotador neumático, que proporciona estabilidad y flotabilidad, incluso con cargas pesadas. Finalmente, se instalan los motores de alta potencia, junto con el sistema de control, asientos y equipamiento técnico (Fernández, 2023)

Como se ha mencionado anteriormente, cada motor tiene un consumo muy alto, lo que obliga a una cuidadosa planificación del combustible. Para ello, se emplean principalmente tres estrategias, adaptar la embarcación para aumentar la capacidad del depósito, recurrir al petaqueo o transportar bidones de gasolina a bordo

A raíz de la aprobación del Real Decreto-ley 16/2018, las narcolanchas ya no pueden permanecer cerca de la costa o puertos por lo que tienen que permanecer en el mar durante largos periodos de tiempo, lo que consume más gasolina (Landeró, 2026). Las redes criminales se adaptan y modifican sus dinámicas según el momento, tras el aumento de la presión policial en la zona del sur de España, las narcolanchas no pueden acceder a las zonas portuarias para repostar. Por ello, en la actualidad ha surgido una nueva actividad que se denomina petaqueo (Lozano, 2024; Rodríguez, 2025).

El petaqueo consiste en la adquisición y traslado de combustible hasta mar abierto con el objetivo de abastecer a las narcolanchas, permitiéndoles prolongar y mantener su actividad. Las personas dedicadas a esta actividad se les denomina “petaqueros” se encargan de guardar y distribuir las grandes cantidades de combustible (Domingo Guerrero, 2025; Fiscalía Especial Antidroga, 2022).

Para suministrar la “narcogasolina” a las narcolanchas lo hacen mediante el transporte de esta en otras embarcaciones o repostando en lugares no portuarios. La “narcogasolina” es el combustible que se prepara específicamente para su entrega y uso

en embarcaciones dedicadas al narcotráfico (Lozano, 2024; Ruiz, 2022, 2025). Se transporta en bidones o “petacas” normalmente de 25 litros, su precio se estima que es de 400 euros por petaca. Cada motor de las lanchas consume alrededor de 120 litros de combustible y suelen contar con tres o cuatro motores (Ojer, 20264; Lozano, 2024). Las petacas se suelen transportar en furgonetas alquiladas generalmente sin medidas de seguridad adecuadas, y posteriormente se llevan hasta embarcaciones de poco calado, desde las que las trasladan a su destino final. Mientras la narcolancha permanece a la espera en alta mar, estas embarcaciones auxiliares les hacen llegar el combustible necesario (Díaz, 2024; Lozano, 2024)

Esta nueva forma de actuar supone un riesgo tanto para las propias narcolanchas como para los “petaqueros”. Por un lado, las narcolanchas no cuentan con medidas de seguridad naval y son fabricadas artesanalmente, todo esto aumenta los riesgos de incendio. Por otro lado, las personas que petaquean suelen transportar entre 600 a 1.000 litro de gasolina, estas cantidades son calificadas como mercancías peligrosas (Lozano, 2024).

Previamente, esta conducta era sancionada únicamente como infracción administrativa. No obstante, el Tribunal Superior de Justicia de Andalucía (TSJA) ha dictado que esta actividad puede equipararse a la posesión, tráfico o transporte de sustancias explosivas, determinando que constituye un delito de tenencia ilegal de gasolina, recogido en el artículo 568 del Código Penal, con penas de hasta ocho años de prisión (Consejo General del Poder Judicial, 2026; Rodríguez, 2026).

A diferencia de las narcolanchas, las embarcaciones tipo Zodiac utilizadas por la Guardia Civil presentan dimensiones y características mucho más reducidas, con una eslora de entre cinco y siete metros de eslora. Son botes inflables, más ligeros y flexibles, con un peso de 500 kilogramos. El uso original de estas embarcaciones estaba orientado a tareas de búsqueda y rescate de personas en ríos o bahías (Cañas, 2024).

#### **4.4. Respuesta estatal frente al tráfico de hachís mediante narcolanchas en el Estrecho de Gibraltar**

##### ***4.4.1. Plan Especial de Seguridad para el Campo de Gibraltar.***

Dos sucesos ocurridos en 2018 actuaron como desencadenantes que pusieron de manifiesto, a escala nacional, la magnitud del problema del narcotráfico en el sur de España. En primer lugar, el 6 de febrero de ese año, varios individuos encapuchados irrumpieron de forma violenta en un hospital de La Línea de la Concepción con la finalidad de liberar a un narcotraficante que se encontraba bajo custodia policial. Meses después, en mayo, se produjo el fallecimiento de un menor tras ser embestido por una narcolancha en la playa de Getares (Lozano, 2024).

El Plan Especial de Seguridad para el Campo de Gibraltar se elaboró en el año 2018 como respuesta al empeoramiento de la seguridad en la zona del Campo de Gibraltar debido al narcotráfico, así como, al aumento de la violencia de los grupos de delincuencia organizada, incluida aquella dirigida contra las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado. Se trata de un plan conjunto para Policía Nacional y Guardia Civil que tiene como objetivo fortalecer las capacidades operativas de ambos grupos y mejorar su coordinación con la Justicia. De este modo se reducirán los efectos negativos que la delincuencia tiene a nivel social y económico en el Campo de Gibraltar (Departamento de Seguridad Nacional, 2019).

En este contexto, el Plan Especial de Seguridad ha ido transformándose en cuatro fases debido a que se ha tenido que ajustar y adaptar los cambios en el narcotráfico. La primera fase (2018-2021) principalmente se focalizó en la zona de Cádiz con el refuerzo de dispositivos operativos, la creación de unidades especializadas como el OCON-SUR, así como la implementación de medidas extraordinarias en los territorios más conflictivos (Lahabib Mohamed, 2025)

El Organismo de Coordinación de Operaciones contra el Narcotráfico (OCON-SUR) creado por la Guardia Civil, incorporó 150 efectivos con el objetivo de coordinar y unificar las actuaciones policiales frente al narcotráfico. Este organismo tenía como finalidad principal centralizar y liderar las investigaciones de mayor complejidad y

reforzar el trabajo de las unidades operativas de la zona, garantizando la coordinación de las intervenciones frente al tráfico de drogas (Cadenas, 2024; Clemente Castrejón, 2022)

Durante su periodo de actividad, participó en numerosas operaciones de gran relevancia. Entre dichas actuaciones destaca la operación Dismantle, dirigida contra el conocido clan de los Castaña, una organización criminal que consiguió introducir hasta 9.000 kilogramos de hachís en la península. Esta actuación culminó con la detención de 152 personas, constituyendo uno de los mayores macrojuicios celebrados en España contra el narcotráfico (Cadenas, 2024; Santos, 2024). Esta unidad obtuvo resultados extraordinarios convirtiéndose en uno de los grupos más exitosos de Europa en cuanto a la lucha contra el narcotráfico (Lozano, 2024).

Durante el primer año de la aplicación del plan, las actuaciones contra el narcotráfico incrementaron un 77,8% mientras las relacionadas con el blanqueo de capitales aumentaron un 86,9%. Además, se realizaron un total de 5.686 detenciones. Asimismo, en esta fase, se incautaron 367,7 toneladas de hachís en Andalucía (Departamento de Seguridad Nacional, 2019; Centro de Inteligencia contra el Terrorismo y el Crimen Organizado [CITCO], 2025).

Tras los resultados positivos, comienza la segunda fase (2020-2021) cuando se amplió el ámbito de actuación del Plan a las provincias de Málaga, Cádiz y Huelva (Lahabib Mohamed, 2025). Durante esta fase, el objetivo era reforzar la actividad policial a los territorios afectados por el reajuste operativo y territorial de las organizaciones criminales. Además, se intensificaron las actuaciones operativas y labores de inteligencia llevadas a cabo por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado con el fin de detectar vínculos entre las redes criminales y mejorar la coordinación policial e institucional para una persecución más eficaz de estas organizaciones (Congreso de los Diputados, 2020).

En la tercera fase (2022-2023) se volvió a ampliar a más territorios, en este caso se extendieron las actuaciones a las provincias de Almería, Sevilla y Granada. A pesar de los grandes resultados de la unidad, en este año el OCON-SUR se disolvió, con el objetivo reorganizar los efectivos e incorporarlos en las unidades de Policía Judicial en el marco del Plan Especial de Seguridad del Campo de Gibraltar (Cadenas, 2024).

A partir del 2022, las incautaciones de hachís sufrieron un ligero descenso, lo cual ha sido objeto de distintas interpretaciones. Por un lado, el descenso se ha vinculado a una sequía registrada en Marruecos en 2022 lo que resultaría en una disminución en la producción. Asimismo, se relacionaría con una menor predisposición a asumir riesgos por las organizaciones criminales, transportando menor mercancía por cada viaje y diversificando las rutas para eludir la presión policial (Ministerio del Interior, 2025). Las cantidades intervenidas continúan siendo elevadas, lo que sugiere una modificación en las dinámicas del narcotráfico sin que implique una disminución de la presión policial (Lahabib Mohamed, 2025). Por otro lado, se sostiene que la reducción en el número incautaciones y detenciones podría asociarse a la pérdida de efectivos y recursos tras la disolución del OCON-SUR. Desde esta perspectiva, dicha unidad habría desempeñado un papel significativo en la lucha contra el narcotráfico, y su desaparición apuntaría a un posible aumento de la actividad de las organizaciones criminales (Alcutén, 2024).

Por último, la cuarta fase (2024-2025) se caracteriza por el refuerzo de los efectivos policiales y por una mayor inversión en recursos materiales, tecnológicos y de apoyo a la investigación e inteligencia policial. Esta etapa mantiene las líneas estratégicas desarrolladas en años anteriores, aunque introduce ajustes orientados a responder a los nuevos retos que presenta la evolución del fenómeno delictivo. Asimismo, se pone el foco en mejorar la formación de los agentes policiales implicados en el Plan, de modo que enfrenten adecuadamente los cambios en las dinámicas de los grupos criminales (Ministerio del Interior, 2023).

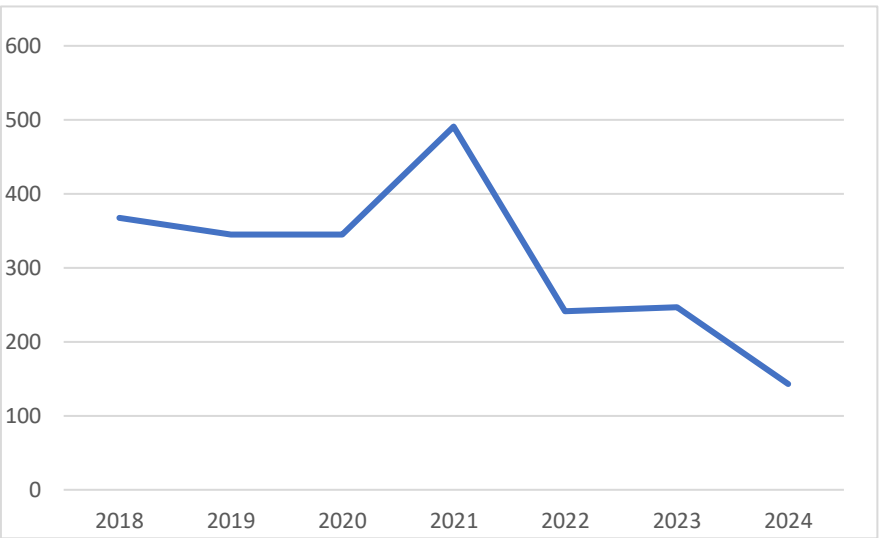
Tal y como se observa en la Figura 1, las incautaciones de hachís se mantienen relativamente estables desde 2018 hasta 2020. Un año después, en 2021, las aprehensiones aumentan de forma significativa, alcanzando un máximo de 490,9 toneladas. A partir del año 2022, las incautaciones muestran un descenso significativo. En 2024 se registra un mínimo histórico en cuanto a las incautaciones de hachís situándose en 143 toneladas.

Como se puede observar en la Figura 2, en la primera fase tan solo se registraron 1.686 intervenciones policiales, mientras que en la segunda fase aumentan de forma muy significativa hasta las 5.611 operaciones. Posteriormente, en 2022 hay un ligero

descenso a 4.278 actuaciones policiales. En los años 2023 y 2024 hay un incremento notable alcanzando las 11.391 operaciones policiales en ese último año.

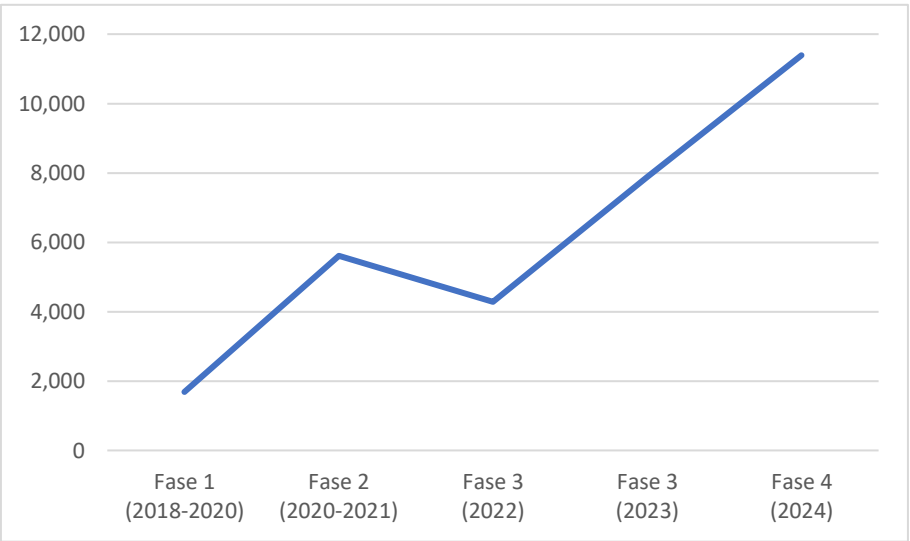
**Figura 1**

*Evolución de las incautaciones de hachís en Andalucía (2018–2024)*



*Nota.* Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la *Estadística anual sobre drogas* (CITCO, 2022, 2024).

**Figura 2.** Evolución de las actuaciones policiales contra el narcotráfico en el marco del Plan Especial de Seguridad para el Campo de Gibraltar



*Nota.* Fuente: Elaboración propia a partir de Lahabib Mohamed (2025), CESDEN, Ministerio de Defensa.

El Plan Especial de Seguridad para el Campo de Gibraltar ha sido prorrogado por quinta vez y estará vigente hasta 2027 (Núñez, 2025). Los balances del Plan Especial de Seguridad para el Campo de Gibraltar confirman que la estrategia ha logrado resultados significativos y sostenidos en el tiempo, mostrando una capacidad de respuesta del Estado adecuada frente a organizaciones criminales cada vez más complejas y profesionalizadas. No obstante, la acción policial debe ir acompañada de una intervención social, económico y judicial coordinada y mantenida en el tiempo (Lahabib Mohamed, 2025).

***4.4.2. Real Decreto-ley 16/2018, de 26 de octubre, por el que se adoptan determinadas medidas de lucha contra el tráfico ilícito de personas y mercancías en relación con las embarcaciones utilizadas.***

El uso de embarcaciones neumáticas y semirrígidas de alta velocidad constituye uno de los principales motivos de que aumente el tráfico de drogas y tabaco (Real Decreto-ley 16/2018, 2018). Estas lanchas se fabricaban cada vez con mayor capacidad de almacenamiento, mayor potencia o gran cantidad de motores. Por ello en 2018 entró en vigor el Real Decreto-ley 16/2018 con el objetivo de apaliar el tráfico ilegal de mercancías y personas por medio de estas embarcaciones (De Falguera, 2019).

Una de las principales problemáticas que tenían las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad a la hora de actuar es que interceptaban las embarcaciones cuando ya habían descargado la mercancía o incluso, se deshacían de ella tirándola al mar durante las persecuciones. Es por ello, que muchas veces no se podía proceder ni administrativa ni penalmente contra los ocupantes de las embarcaciones. Esta situación acababa generando sensación de impunidad entre los ciudadanos, así como impotencia entre los agentes policiales. También se crea una impresión de que hay ciertos territorios de las costas españolas, en especial las cercanas a Gibraltar, en las que el control efectivo del Estado está limitado o en algunos casos, directamente imposibilitado. No resultaba raro que los narcotraficantes operasen a plena luz del día y en presencia de ciudadanos, sin que las fuerzas policiales pudieran intervenir tanto por la rapidez con la que descargaban los alijos como por la actitud agresiva de grupos colaboradores de los traficantes. Todo

ello generaba mayor riesgo para la seguridad y salud pública de los habitantes. Además, se le une el peligro que suponen estas lanchas para la seguridad marítima, no solo por la rapidez con la que navegan, sino también por que suelen hacerlo en la oscuridad y sin sistemas de localización o señalización, aumentando el peligro de colisionar o atropellar a otras embarcaciones. Del mismo modo, las maniobras evasivas que realizan ponen en grave peligro a las Fuerzas y Seguridad del Estado (Real Decreto-ley 16/2018, 2018).

Ante esta problemática, surge la necesidad de adoptar medidas urgentes, por ello, se tomó la decisión de determinar las embarcaciones neumáticas y semirrígidas de alta velocidad como género prohibido. Esta nueva norma permite decomisarlas en tierra y sin carga ilícita siempre que existan indicios racionales de que tienen la finalidad de llevar a cabo actividades de contrabando (Real Decreto-ley 16/2018, 2018).

En la norma se establecen las excepciones para usos legítimos como aquellas embarcaciones utilizadas para la defensa nacional. Además, establece la creación de un Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad, con el fin de reforzar el control administrativo y prevenir el uso indebido de estas embarcaciones. También establecen criterios objetivos e indicios para determinar la utilización ilícita de estas embarcaciones. Dentro de estos se encuentran, por ejemplo, navegar sin las luces reglamentarias, empleo de sistemas que obstaculicen su detección o ignorar las indicaciones de buques del Estado. Por último, no solo se establece género prohibido al objeto sino también a la fabricación, reparación, reforma, circulación, tenencia y comercio de estas (Real Decreto-ley 16/2018, 2018).

No obstante, pese a la entrada en vigor de la normativa de 2018, la aplicación práctica de la prohibición presenta limitaciones. A pesar de estar formalmente prohibidas, las embarcaciones de alta velocidad continúan operando con relativa libertad por el litoral español. En contextos de clima adverso, es habitual que estas lanchas busquen refugio en playas, ríos o incluso puertos deportivos, en muchos casos a plena vista y sin intervención de las autoridades, lo que continúa reforzando la percepción de impunidad (Frías, 2026).

Además, los riesgos a los que se enfrentan las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado no han disminuido. Un suceso especialmente relevante que evidencia el

peligro que continúan representando estas embarcaciones, pese a la aprobación de nueva normativa, tuvo lugar en 2024. Los hechos ocurrieron cuando la Guardia Civil se detectó la presencia de una narcolancha que se había refugiado en el Puerto de Barbate por lo que activó a las unidades correspondientes para proceder a su intervención. En lugar de huir, la embarcación embistió de forma reiterada y violenta a la zodiac de la Guardia Civil. Como consecuencia del arrollamiento, dos agentes perdieron la vida en el acto (Peñalosa et al., 2024).

Antes de esta normativa, las embarcaciones se fabricaban en astilleros del sur de Galicia y se trasladaban hasta el Campo de Gibraltar. La respuesta de los narcotraficantes a estas nuevas medidas fue trasladarse al país vecino, Portugal donde existía un vacío legal en lo que se refiere a la producción, uso, transporte y posesión de estas lanchas, algo que ya estaba regulado en España. Al no controlarse la fabricación en Portugal se crearon talleres ilegales ubicados concretamente en Moncao, Valença do Minho y Viana do Castelo, zonas muy próximas a Galicia (Peñalosa, 2024; Kolotushkina, 2025).

Las organizaciones criminales encargaban en Portugal la fabricación de los cascos para posteriormente introducirlos de forma clandestina en territorio español. Este transporte se realizaba en grandes camiones acompañados por vehículos lanzadera que se adelantaban para advertir de posibles interceptaciones. El destino final eran naves industriales situadas en polígonos del interior peninsular, normalmente pequeños municipios de Castilla-La Mancha. Allí se completaba el montaje de las narcolanchas, en muchas ocasiones eran equipadas con depósitos adicionales para almacenar combustible. Una vez se terminaba el ensamblaje y preparación técnica, las lanchas eran trasladadas hasta Cádiz y se descargaban en puntos cercanos a la costa. Finalmente, las narcolanchas se desplazaban al mar y permanecían en aguas internacionales. (Peñalosa, 2024).

Ante esta situación Portugal aprobó una nueva normativa en la misma línea que el Real Decreto-ley 16/2018, que sanciona a quien transporte, importe o exporte lanchas rápidas con penas de cuatro años de prisión, así como a quien las utilice para entrar o salir del país sin la correspondiente autorización. Asimismo, la norma regula la

fabricación y modificaciones de este tipo de embarcaciones, que deben comunicarse previamente a las autoridades (Lei n.º 63/2025, 2025; Suárez, 2025). Esta nueva medida aprobada recientemente en Portugal podría generar cambios en las dinámicas de las redes criminales, es posible que se dirijan hacia Francia, la costa de Gerona o hacia Marruecos (Constenla & Viúdez, 2025).

## **6. Conclusión y discusión**

El tráfico de drogas es una problemática a nivel global que afecta a muchos países y plantea grandes desafíos para su prevención y control. En especial, el Estrecho de Gibraltar tiene especial relevancia ya que por sus características geográficas y sociales se ha convertido en un punto estratégico para el tráfico de hachís hacia Europa.

A partir de la revisión bibliográfica realizada, se ha podido observar que la cercanía entre el Campo de Gibraltar y Marruecos, principal productor de cannabis a nivel mundial es uno de los principales factores que explican la presencia del narcotráfico en este territorio. No obstante, se ha observado que la situación social del Campo de Gibraltar también tiene gran influencia en la consolidación del narcotráfico en la zona. Asimismo, la desigualdad en el nivel económico entre territorios tan próximos como Gibraltar y el Campo de Gibraltar favorece la aparición de economías ilícitas necesarias para el desarrollo del narcotráfico.

Por otro lado, se destaca el uso de las narcolanchas al ser las herramientas más utilizadas para el transporte de droga en esta zona. Esto se debe a que son embarcaciones que logran alcanzar mucha velocidad y tienen gran capacidad de carga, lo que permite realizar trayectos rápidos, lo que dificulta la intervención de las fuerzas de seguridad. Del mismo modo, se ha observado que los clanes dedicados al narcotráfico presentan gran capacidad de adaptación, modificando e introduciendo nuevas estrategias como el petaqueo para hacer frente al control y persecución de las fuerzas y cuerpos de seguridad.

Además, se han analizado las medidas tomadas en los últimos años por parte del Estado con el objetivo de combatir este fenómeno. Por un lado, el Plan Especial de Seguridad para el Campo de Gibraltar, iniciado en 2018 y prorrogado hasta 2027, ha experimentado diferentes modificaciones a lo largo de los años, lo que ha influido en los

resultados obtenidos, como ocurrió con la creación y posterior disolución del OCON-SUR. Por otro lado, el Real Decreto-ley 16/2018 supuso un avance importante en la lucha contra el narcotráfico, ya que introdujo nuevas medidas dirigidas a combatir el uso de narcolanchas, lo que obligó a los clanes a adaptar y modificar sus estrategias.

A partir de lo expuesto a lo largo del trabajo, resulta necesario reflexionar sobre los factores que explican este fenómeno y sobre la eficacia de las medidas adoptadas para combatirlo.

En primer lugar, resulta esencial la implementación de medidas dirigidas a mejorar la situación socioeconómica en el Campo de Gibraltar. Mejorar las oportunidades laborales en la zona podría repercutir de forma muy favorable en la lucha contra el narcotráfico, ya que facilitaría el acceso a empleos legales sin verse atraídos por actividades ilícitas como el tráfico de drogas.

Además, la cultura del narcotráfico se ha asentado en la zona resulta lo que constituye una problemática especialmente grave, debido a que facilita la consolidación de los clanes en el territorio y aumenta el riesgo de que nuevas organizaciones criminales se establezcan en la zona. En este sentido, también resulta relevante la mitificación de la figura del narcotraficante, especialmente por parte de los jóvenes, que en ocasiones idealizan esos estilos de vida lo que conlleva la normalización de estas actividades ilícitas. Para solventar esta problemática son especialmente relevante los medios de comunicación y redes sociales ya que desempeñan un papel importante a la hora de visibilizar las consecuencias reales del narcotráfico y evitar su idealización. A través de ellos se podría contribuir a generar una mayor conciencia social sobre los efectos negativos que estas actividades tienen.

Todo esto pone en manifiesto que la lucha contra el narcotráfico no puede abordarse únicamente desde una perspectiva policial o legislativa, sino que es especialmente relevante tomar medidas de carácter social.

En segundo lugar, resulta evidente la necesidad de reforzar los recursos materiales y humanos destinado a combatir el tráfico de drogas mediante narcolanchas. Las organizaciones criminales implicadas en estas actividades suelen disponer de importantes recursos económicos, lo que les permite contar con medios técnicos y

logísticos muy avanzados. Esto genera una notable diferencia respecto a los medios con los que cuentan las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado para perseguir y combatir este fenómeno. Además, los agentes que trabajan en esta zona se enfrentan con frecuencia a situación de gran riesgo y peligro durante el desarrollo de sus funciones. Esta realidad pone de manifiesto la necesidad de continuar mejorando tanto los recursos disponibles como las condiciones laborales de estos profesionales, cuyo trabajo es esencial en la lucha contra el narcotráfico en el Estrecho de Gibraltar.

En relación con la respuesta estatal frente a este fenómeno, algunas medidas adoptadas en los últimos años han tenido efectos relevantes en la lucha contra el narcotráfico en el Campo de Gibraltar. En concreto, la creación de la Unidad OCON-SUR supuso un refuerzo importante en la persecución de las organizaciones criminales de la zona. La actuación de esta unidad logró unos resultados positivos en las incautaciones de hachís y en la desarticulación de redes criminales del Campo de Gibraltar. Por ello, se podría valorar la creación de unidades especializadas similares ya que podría ser una manera eficaz de reforzar la lucha contra el narcotráfico en este territorio.

Por otro lado, la aprobación del Real Decreto-ley 16/2018 también supuso un avance en la respuesta estatal frente al narcotráfico y un obstáculo para el desarrollo de estas actividades ilícitas, especialmente en el uso de las narcolanchas. No obstante, las organizaciones criminales han demostrado una gran capacidad de adaptación, moldeando y reorganizando sus estrategias de forma eficaz.

En definitiva, el tráfico de hachís en el Estrecho de Gibraltar constituye un fenómeno de gran complejidad en el que influyen factores geográficos, sociales y criminales, lo que exige una respuesta que combine medidas legales, policiales y sociales para poder afrontarlo de manera eficaz.

## 7. Bibliografía

*Agenda Urbana del Campo de Gibraltar. (2023). Diagnóstico del eje social.*

Alcutén, J. (2024, 15 febrero). Un especialista en seguridad marítima: Hay menos incautaciones de hachís en el Estrecho por la desaparición de OCON-SUR.

*20minutos.* <https://www.20minutos.es/noticia/5218069/0/especialista-seguridad-maritima-menos-incautaciones-hachis-estrecho-desaparicion-ocon-sur-guardia-civil/>

Cadenas, J. F. (2024, 14 febrero). Qué es OCON-Sur, la unidad de la Guardia Civil contra el narco disuelta en 2022. *Newtral.* <https://www.newtral.es/ocon-sur-guardia-civil/20240213/>

Cañas, A. (2024, 12 febrero). ¿Qué es una narcolancha y en qué se diferencia de las Zodiac de la Guardia Civil? *Diario AS.* <https://as.com/actualidad/sociedad/que-es-una-narcolancha-y-en-que-se-diferencia-de-las-zodiac-de-la-guardia-civil-n/>

Centro de Inteligencia contra el Terrorismo y el Crimen Organizado. (2025). *Estadística anual sobre drogas 2024: Informe 2025.* Ministerio del Interior.

Centro de Inteligencia contra el Terrorismo y el Crimen Organizado. (2022). *Estadística anual sobre drogas 2022: Informe 2023.* Ministerio del Interior.

Clemente Castrejón, R. M. (2022). La Guardia Civil en la lucha contra el narcotráfico.

“Operación Carteia”. *Armas y Cuerpos: Revista de la enseñanza militar de los oficiales del Ejército de Tierra español*, (149), 69–74.

Congreso de los Diputados. (2020). *Respuesta del Gobierno a la pregunta escrita 184/21646 sobre el Plan Especial de Seguridad para el Campo de Gibraltar* (13 de octubre de 2020).

Constenla, T., & Viúdez, J. (2025, 22 noviembre). Portugal deja de ser un santuario para las narcolanchas siete años después de su prohibición en España. *El País*. <https://elpais.com/espana/2025-11-22/portugal-deja-de-ser-un-santuario-para-las-narcolanchas-siete-anos-despues-de-su-prohibicion-en-espana.html>

De Falguera, Á. (s.f.). ¿Qué dice la nueva normativa de las narcolanchas? Nautia.net. <https://blog.nautia.net/nueva-normativa-narcolanchas/>

Departamento de Seguridad Nacional. (2019). *Lucha contra el crimen organizado: Plan especial de seguridad para el campo de Gibraltar*. Gobierno de España.

Díaz, M. (2024, 23 febrero). Los ‘petaqueros’, qué son y cómo actúan en el Estrecho de Gibraltar. *Newtral*. <https://www.newtral.es/que-son-petaqueros-narcotrafico/20240222/>

Espinosa, P. M. (2025, 13 enero). El viaje del hachís: de Marruecos a Cádiz para toda Europa. *Diario de Cádiz*. [https://www.diariodecadiz.es/noticias-provincia-cadiz/viaje-hachis-marruecos-cadiz-europa\\_0\\_2003133499.html](https://www.diariodecadiz.es/noticias-provincia-cadiz/viaje-hachis-marruecos-cadiz-europa_0_2003133499.html)

European Union Drugs Agency. (s. f.). *EU drug market: Cannabis — trafficking and supply*. Publications Office of the European Union.

European Union Drugs Agency. (2025). *European drug report 2025: Trends and developments*. Publications Office of the European Union.

Europol. (2025), *European Union Serious and Organised Crime Threat Assessment: The changing DNA of serious and organised crime*. Europol.

Fernández, D. (2023, 19 agosto). Así son las 'narcolanchas' que están prohibidas y traen hachís con motores que cuestan 30.000 euros. *Infobae*. <https://www.infobae.com/espana/2023/08/19/asi-son-las-narcolanchas-que-estan-prohibidas-y-traen-hachis-con-motores-que-cuestan-30000-euros/>

Frías, C. (2026, 27 enero). *Los narcos vuelven a resguardarse en los puertos andaluces dos años después del "asesinato" de dos guardias*. *La Razón*. [https://www.larazon.es/espana/narcos-vuelven-resguardarse-puertos-andaluces-dos-anos-despues-asesinato-dos-guardias\\_2026012769780fd9f21351044da9cc77.html](https://www.larazon.es/espana/narcos-vuelven-resguardarse-puertos-andaluces-dos-anos-despues-asesinato-dos-guardias_2026012769780fd9f21351044da9cc77.html)

Guerrero, J. D. (2026, 1 enero). Petaqueo. InfoÁguilas. [https://www.infoaguilas.es/postarticulista/petaqueo?utm\\_source=chatgpt.com](https://www.infoaguilas.es/postarticulista/petaqueo?utm_source=chatgpt.com)

Inteligencia. (2025, 29 octubre). Análisis Crimen Organizado, Tráfico de Personas y Drogas. <https://www.inteligencia.info/crimen-organizado-trafico-de-personas-y-drogas/>

Instituto Nacional de Estadística. (2023). *Abandono educativo temprano de la población de 18 a 24 años por CCAA y periodo*. [https://www.ine.es/jaxi/Datos.htm?path=/t00/ICV/dim4/l0/&file=41401.px#\\_tabs-grafico](https://www.ine.es/jaxi/Datos.htm?path=/t00/ICV/dim4/l0/&file=41401.px#_tabs-grafico)

Instituto Nacional de Estadística. (2023). *Tasas de actividad, paro y empleo por provincia y sexo (3996)*. <https://www.ine.es/jaxiT3/Datos.htm?t=3996>

INTERPOL. (s.f.). Blanqueo de capitales. INTERPOL.

INTERPOL. (s. f.). Tráfico de drogas. INTERPOL.

Kolotushkina, N. (2025, 31 marzo). Narcolanchas: de las fábricas ilegales de Portugal a las playas españolas cargadas de droga. RTVE. <https://www.rtve.es/noticias/20250331/narcolanchas-fabricas-ilegales-portugal-a-playas-espanolas-cargadas-droga/16514808.shtml>

Lahabib Mohamed, S. (2025). *Estrategias de prevención y control del tráfico ilícito de drogas en el Estrecho de Gibraltar: un enfoque multidisciplinar*. Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional (CESEDEN). Ministerio de Defensa.

La Moncloa. (s. f.). *Interior prórroga hasta 2025 el plan especial de seguridad para el campo de Gibraltar*. Gobierno de España.

Landero, J. (2026, 4 enero). El “petaqueo”, una “bomba social” que se paga a 250 euros la garrafa de 25 litros de gasolina. *Huelva Información*. [https://www.huelvainformacion.es/provincia/petaqueo-bomba-social-paga-250-euros-garrafa-gasolina\\_0\\_2005514897.html](https://www.huelvainformacion.es/provincia/petaqueo-bomba-social-paga-250-euros-garrafa-gasolina_0_2005514897.html)

Los municipios con más paro de España. (2025, 27 octubre). *La*

*Razón*. [https://www.larazon.es/andalucia/municipios-mas-paro-espana\\_2025102768fec56ec7155f09f1aec213.html](https://www.larazon.es/andalucia/municipios-mas-paro-espana_2025102768fec56ec7155f09f1aec213.html)

Lozano, A. (2023). *Costo: Las leyes del Estrecho*. Libros del K.O.

Lozano, L. M. V. (2022). Aproximación Social del Contrabando en la Zona del Campo de Gibraltar. *Revista Asociación Unificada de Guardias Civiles (AUGC): Boletines Informativos*, (1), 1-25.

Lozano, L. M. V. (2024). El narcotráfico en el Sur de España, más allá del mal. *Revista Asociación Unificada de Guardias Civiles (AUGC): Boletines Informativos*, (3), 1-33.

Madueño, J. J. (2024, 17 febrero). Las jerarquías de la narcolancha: 140 000 euros para el piloto, 1 600 para el que vigila, 700 para el que descarga. *Diario ABC*.  
<https://www.abc.es/espana/andalucia/cadiz/clases-sociales-narcolancha-140000-euros-piloto-1600-20240218200422-nts.html>

Ministerio del Interior. (2023, 18 diciembre). *Interior prorroga el Plan Especial de Seguridad para el Campo de Gibraltar*. La Moncloa.

Ministerio del Interior. (2025, 2 marzo). *Las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad aumentaron un 43 % la presión policial sobre las redes de narcotráfico en el Campo de Gibraltar en 2024*. La Moncloa.

Ministerio de Sanidad. (2025). *Informe 2025. Alcohol, tabaco y drogas ilegales en España*. Gobierno de España.

- Noguera Gracia, T. (2018). El narcotráfico en el Campo de Gibraltar: ¿hacia la consolidación de un nodo transnacional? *Boletín IEEE*, (11), 581–614.
- Núñez, G. (2025, 11 diciembre). El Plan de Seguridad del Campo de Gibraltar se prorroga hasta 2027 tras cerrar este año con 4.250 detenidos. *El Debate*.
- Oliver, F. X. M. I. (2021). *Los clanes del narcotráfico en el campo de Gibraltar*. Cuadernos de criminología: revista de criminología y ciencias forenses, (55), 4-13.
- Peñalosa, G. (2023, 16 enero). Acoso a los policías y guardias civiles del Campo de Gibraltar: “Los narcos nos enseñan fotos de nuestros hijos y nos persiguen”. *El Mundo*.
- Peñalosa, G., Sempere, A., & Machado, A. (2024, 10 de febrero). Dos guardias civiles mueren tras ser embestidos por una narcolancha en Barbate. *El Mundo*. <https://www.elmundo.es/espana/2024/02/09/65c69406e9cf4abd0f8b45aa.html>
- Peñalosa, G. (2024, 16 febrero). El viaje de las narcolanchas: astilleros en Portugal, naves en Castilla-La Mancha y números de serie borrados por el camino. *El Mundo*.
- Peral, T. T. (2025, 17 julio). Gibraltar, paraíso fiscal confirmado. *La Razón*. [https://www.larazon.es/opinion/gibraltar-paraíso-fiscal-confirmado\\_20250718687979816e1ec26d3132e597.html](https://www.larazon.es/opinion/gibraltar-paraíso-fiscal-confirmado_20250718687979816e1ec26d3132e597.html)

Rodríguez, L. G. (2025, 3 agosto). La trastienda del dinero sucio: así lava el narcotráfico sus millones. *RTVE*. <https://www.rtve.es/noticias/20250803/trastienda-del-dinero-sucio-asi-lava-narcotrafico-millones/16658278.shtml>

Rodríguez, C. (2026, 16 enero). El TSJA considera delito la tenencia y el transporte de gasolina destinada al narcotráfico. *El Mundo*.  
<https://www.elmundo.es/andalucia/2026/01/16/696a204b21efa0523b8b4584.html>

Ruz, V. M. A. (2022). La narcogasolina, un desafío para la seguridad pública. Actuación policial desde la perspectiva administrativa. *Cuadernos de la Guardia Civil: Revista de seguridad pública*, (67), 7-37.

Ruiz, V. M. A. (2025). La conveniente penalización de la gasolina empleada para el narcotráfico. *Revista Logos Guardia Civil Año*.

Santos, C. D. (2024, 14 febrero). Así era OCON Sur, la unidad de élite de la Guardia Civil que luchaba con éxito contra el narcotráfico en Andalucía. *La Razón*. [https://www.larazon.es/espana/asi-era-ocon-sur-unidad-elite-guardia-civil-narcotrafico-andalucia\\_2024021465ccbb1582085c00016afc38.html](https://www.larazon.es/espana/asi-era-ocon-sur-unidad-elite-guardia-civil-narcotrafico-andalucia_2024021465ccbb1582085c00016afc38.html)

Suárez, B. (2025, 29 octubre). Portugal regulará las lanchas rápidas tras la muerte de un militar en una operación contra el narcotráfico. *La Voz de Galicia*. <https://www.lavozdeg Galicia.es/noticia/galicia/2025/10/28/portugal-regulara-lanchas-rapidas-tras-muerte-militar-operacion-contra-narco/00031761682970973346408.htm>

United Nations Office on Drugs and Crime. (s. f.). Drug trafficking. United Nations Office on Drugs and Crime

United Nations Office on Drugs and Crime. (s. f.). El blanqueo del producto del tráfico de drogas sintéticas. United Nations Office on Drugs and Crime

Villena Rodríguez, J. M. (2024, 23 febrero). *Estrecho de Gibraltar: el problema del narcotráfico como principal vía de acceso de hachís y cocaína en Europa*. ISFES