

se localizó una narcolancha en la playa de Tamarit en julio y otra a la deriva en Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant en octubre. Ya en diciembre fueron detenidas dos personas y se aprehendieron 289 kilos en Mont-roig del Camp, además de una furgoneta, dos embarcaciones auxiliares y 107 garrafas de combustible de 20 litros cada una.

La actividad continuó durante 2022. En apenas unos meses se produjeron tres de los mayores decomisos registrados: unos 2.100 kilos en la playa de Riumar (Deltabre), junto a 54 bidones de gasolina y dos detenidos; 2.310 kilos con 51 garrafas de combustible y otros dos arrestados en la

Desde 2024 no se detectan desembarcos, pero sí que ha habido intervención de alijos

playa del Torrent del Pi, en l'Ametlla de Mar; y 2.880 kilos en La Móra, en Tarragona.

En 2023 consta la intervención de 608 kilos en la playa de Sol de Riu, junto al límite con Castellón, o el hallazgo de un fardo flotando frente a Sant Jaume d'Enveja. También se intervino un desembarco de 55 fardos en Tossa de Mar realizado por una narcolancha que había salido desde Tarragona. En 2024 únicamente apareció una embarcación abandonada en la playa Waikiki y se recuperó un fardo frente al puerto de Salou.

Por parte de los Mossos d'Esquadra, se frustró el desembarco de una narcolancha con cuatro toneladas y se detuvo a siete personas en la playa Port Olivet de l'Ametlla de Mar. Durante 2025 y lo que va de 2026 no se ha registrado ningún desembarco, pero sí que, este junio, los Mossos desarticularon un grupo dedicado al tráfico de hachís por carretera con un gran centro logístico en Ulldecona.

La costa de Tarragona ha dejado de ser un destino cómodo por-



Estas pegatinas se enganchan al interior de los fardos para identificar la variedad de hachís de cada uno. FOTO: J. M. R.

que alcanzarla exige una infraestructura más compleja: «En los traslados entre el norte de África y el sur de España no necesariamente necesitan abastecerse de gasolina; si suben a Catalunya sí», explica Herreras. Esa diferencia obliga a las organizaciones a movilizar combustible, alimentos, embarcaciones auxiliares, conductores y vigilantes, lo que incrementa la exposición y facilita la labor policial.

Esa infraestructura también obliga a reclutar a un mayor número de personas. Herreras describe una estructura fragmentada en la que el propietario de la droga puede encontrarse en el norte de África mientras otras células se ocupan del desembarco, la vigilancia, el transporte o el suministro de combustible: «Puntualmente requie-

ren gente para hacer vigilancia de la zona donde se va a realizar el desembarco o para cargar los fardos en las furgonetas», señala. Son los llamados porteadores —un equivalente funcional de los 'jardineros' de las plantaciones de marihuana—, contratados en muchas ocasiones para una noche mediante teléfonos de prepago.

El cambio del mercado

La presión policial explica solo una parte de la historia. La otra tiene su origen a miles de kilómetros. El mercado internacional de la droga está cambiando y, con él, también evolucionan las organizaciones criminales. El motivo es principalmente económico: «Debido a una sobreproducción, la cocaína ha disminuido mucho de precio».

Las frases

«En distintos alijos de hachís estamos detectando paquetes de cocaína»

«Debemos identificarnos muy bien cuando intervenimos para que no piensen que somos otra organización»

«Ya estamos viendo actuaciones incluso con armas largas»

David Herreras

Capitán, jefe de la Unidad Orgánica de Policía Judicial (UOPJ) de la Guardia Civil de Tarragona

con un alijo intervenido». Esa realidad, añade Herreras, ha provocado un endurecimiento de las medidas de seguridad: «Ya estamos viendo actuaciones incluso con armas largas».

Y no solo por temor a la policía, sino también para protegerse frente a los robos perpetrados por bandas rivales, conocidos como vuelcos o narcoasaltos. En esas acciones ya se ha detectado que algunas organizaciones utilizan chalecos con distintivos policiales y vehículos preparados para simular actuaciones de las fuerzas de seguridad: «Debemos identificarnos muy bien para evitar que piensen que somos otra organización criminal», reconoce Herreras.

El tráfico de personas

A pesar de esa mutación, la Guardia Civil continúa detectando infraestructuras vinculadas a las narcolanchas. Uno de los primeros talleres descubiertos en la provincia apareció en el polígono Belianes de Cambrils, donde se modificaban y preparaban embarcaciones destinadas al narcotráfico. Herreras subraya que las organizaciones alquilan naves industriales y cambian de ubicación en cuanto sospechan que están siendo vigiladas: «Si detectan que les están controlando, cambian a otra ubicación».

Parte de esas embarcaciones se utilizan ahora por parte de las redes criminales para trasladar personas entre el norte de África y el sur de España. La explicación vuelve a ser económica: «Con las personas el pago se realiza antes del viaje; lleguen o no, la organización ya ha cobrado», explica Herreras. Con la droga ocurre justamente lo contrario.

Este cambio, sumado a la transición hacia la cocaína, ayuda a entender por qué el descenso de los desembarcos de hachís no implica necesariamente una reducción de la actividad criminal. Las estructuras, las rutas y buena parte de la logística siguen existiendo, aunque ahora estén orientadas hacia negocios diferentes.

Según Herreras, uno de los factores que ayuda a entender este fenómeno es la denominada 'ruta inversa': «Se hace un intercambio del equivalente de hachís por el equivalente de cocaína entre el norte de África y Sudamérica», resume. Esa mayor disponibilidad ha reducido los precios, aunque no el enorme valor económico que alcanza la cocaína una vez llega al mercado europeo: «Es una mercancía que se protege muchísimo», subraya.

La diferencia respecto al hachís es sustancial. Mientras los clanes podían asumir la pérdida de parte de la carga enviando varias embarcaciones durante la misma noche, con la cocaína el margen de error es prácticamente nulo: «Es mucho el dinero que perderían