


## Nuevas rutas marítimas de narcotráfico en Ecuador

### New maritime drug trafficking routes in Ecuador




Douglas Orquera-Guerrero <sup>1</sup>

 <https://orcid.org/0009-0005-5758-9914>


Escuela Superior Naval "Cmdte. Rafael Morán Valverde" | Salinas - Ecuador | CP 171103

Rosalba Rodríguez-Reyes <sup>2</sup>

 <https://orcid.org/0000-0001-5345-6544>

Universidad de las Fuerzas Armadas (ESPE) | Salinas - Ecuador | CP 171103

Correspondencia: [rmrodriguez5@espe.edu.ec](mailto:rmrodriguez5@espe.edu.ec)

 <https://doi.org/10.26423/zwe78n26>  
Páginas: 85-98

#### RESUMEN

El Ecuador se ha convertido en uno de los países con mayor crecimiento de actividades ilícitas, por lo que el objetivo de la investigación fue determinar las condiciones políticas, geográficas, sociales y económicas, permitiendo que el narcotráfico inicie en sus costas y se constituya en una ruta marítima preferencial para las operaciones de las redes de Delincuencia Organizada Transnacional (DOT). Este trabajo se fundamenta en un enfoque mixto combinando la revisión documental, información internacional de centros especializados de análisis de datos de U.S. Southern Comm; experiencias de vida a través de observaciones directas en las operaciones de patrullaje, exploración aeromarítima y control en fronteras. El estudio es de alcance descriptivo, diseño no experimental y narrativo; se utilizó la técnica documental y de campo, se tomó fuentes de investigación primaria y secundaria; provenientes de personal policial y militar. Entre los principales hallazgos, se expone de forma gráfica dónde se originan las tres nuevas rutas marítimas del narcotráfico hacia mercados internacionales, generadas por el desplazamiento de las actividades ilícitas regionales de Colombia hacia Ecuador, las mismas que han permitido el crecimiento del tráfico y consumo de sustancias sujetas a fiscalización.

**Palabras clave:** delincuencia organizada y transnacional, lanchas rápidas, lanchas semisumergible, Pacífico Oriental, Archipiélago de las Galápagos.

#### ABSTRACT

Ecuador has become one of the countries with the greatest growth in illicit activities, so the objective of the research was to determine the political, geographic, social and economic conditions that allow drug trafficking to begin on its coasts and become a preferential maritime route for the operations of Transnational Organized Crime (TOC) networks. This work is based on a mixed approach combining documentary review, international information from specialized data analysis centers of the U.S. Southern Comm; life experiences through direct observations in patrol operations, aeromarine exploration and border control. The study is descriptive in scope, non-experimental and narrative design; documentary and field techniques were used, primary and secondary research sources were taken from police and military personnel. Among the main findings, it shows graphically where the three new maritime drug trafficking routes to international markets originate, generated by the displacement of regional illicit activities from Colombia to Ecuador, which have allowed the growth of trafficking and consumption of controlled substances.

**Keywords:** transnational organized crime, gofast, semi-submersible boats, Eastern Pacific, Galapagos Archipelago.

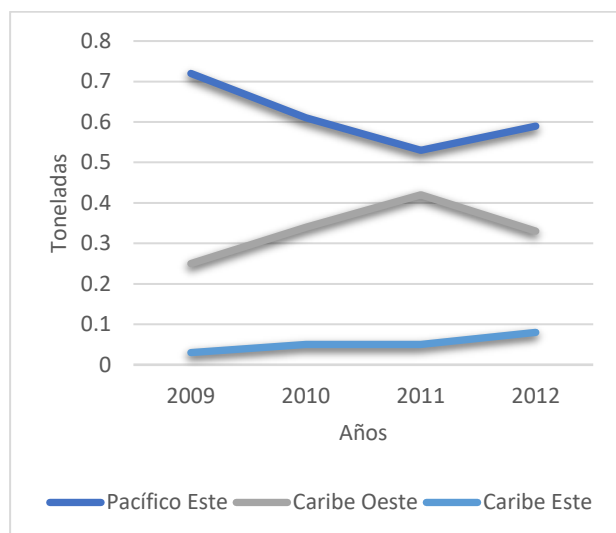
Recepción: 15 octubre 2025 | Aprobación: 23 diciembre 2025 | Publicación: 26 diciembre 2025

<sup>1</sup> Licenciatura en Ciencias Navales, por la Universidad Naval del Ecuador. Actualmente, Capitán de Fragata de Estado Mayor (CPFG-EM)

<sup>2</sup> Magister en Ciencias de la Educación con mención en Investigación, por la Universidad Laica Vicente Rocafuerte de Guayaquil

## INTRODUCCIÓN

Este estudio aborda la problemática actual de por qué Ecuador, se ha convertido en uno de los países de mayor crecimiento en actividades ilícitas, relacionadas al tráfico de drogas que aprovechan el perfil costero, para el flujo de la cocaína en los diferentes corredores del océano: Pacífico Este, Caribe Este y Caribe Oeste tal como se puede evidenciar en la Figura 1.



Fuente: Adaptado de Maritime transportation of illegal drugs from South America (Atkinson et al., 2017).

**Figura 1.** Flujo de la cocaína en los diferentes corredores del océano entre 2009 al 2012.

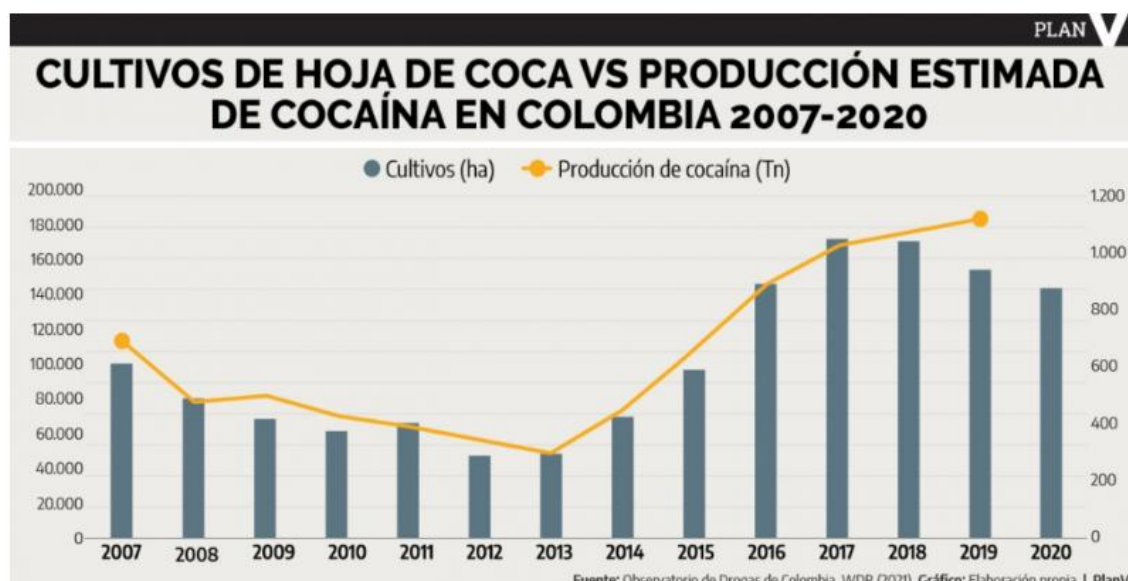
El surgimiento de diversos grupos de delincuencia organizada transnacional, definidos por la Oficina de las

Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC, 2000), en su artículo 2 literal a), se entiende:

Por “grupo delictivo organizado” se entenderá un grupo estructurado de tres o más personas que exista durante cierto tiempo y que actúe concertadamente con el propósito de cometer uno o más delitos graves o delitos tipificados con arreglo a la presente Convención con miras a obtener, directa o indirectamente, un beneficio económico u otro beneficio de orden material (pág. 5).

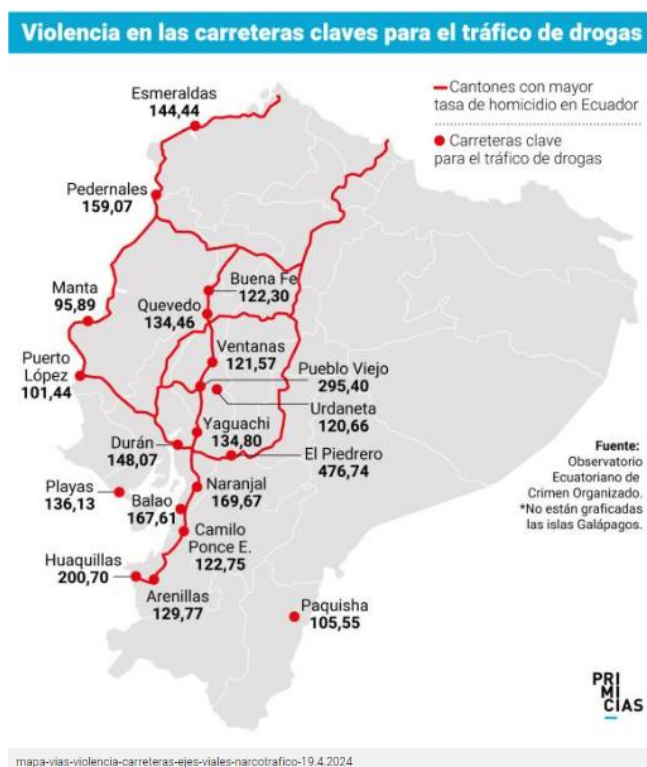
No solo se dedican al tráfico de sustancias sujetas a fiscalización, sino también, buscan fuentes de financiamiento ilegal ligado a un control territorial en las urbes costeras, cercanas a los puertos marítimos del litoral, mediante extorsiones, secuestros y amenazas. Convirtiéndose en una situación compleja de inseguridad marítima costera por deficiencias en capacidad, control y apoyo estatal, que facilitan las actividades ilícitas; además, de factores geográficos y sociales que incrementan la vulnerabilidad en el control y vigilancia de los espacios acuáticos ecuatorianos.

Además, la frontera terrestre ecuatoriana con “...Colombia tiene 62 pasos clandestinos que son utilizados para el tráfico de drogas, pertrechos militares, medicinas, cemento, armas de fuego, químicos, mercaderías y el contrabando de combustibles y tanques de gas” (El Comercio, 2014); así mismo, las previsiones políticas con la puesta en marcha del Plan Colombia, no tuvieron los resultados deseados, por cuanto no detuvo el incremento de la producción de clorhidrato de cocaína en la selva colombiana, como se visualiza en la Figura 2.



Fuente: Tomado del Plan V El nuevo Plan Ecuador y sus dilemas (Pontón, 2021).

**Figura 2.** Incremento de la producción de cocaína del 2013 al 2020



Fuente: Tomado de Primicias.ec (García, 2024).

**Figura 3.** Violencia en las carreteras claves para el tráfico de drogas

Según (Pichel, 2021) “Las acciones gubernamentales contra el narcotráfico en Colombia obligaron a trasladar gran parte de la infraestructura del crimen organizado hacia otros países, como Venezuela, Ecuador y Brasil. Ecuador pasó a ser un punto clave para la salida de cocaína hacia EE.UU. y Europa”. Por otro lado, a largo plazo se ha podido evidenciar “...que la penetración del narcotráfico en Ecuador se deba a un sistemático efecto del Plan Colombia desplegado en la región desde hace más de 20 años y que ha encontrado en las costas y puertos ecuatorianos un importante puerto de salida” (Pontón, 2021). Además, “A esto se suma las ventajas geográficas comparativas respecto a las apetecidas rutas del pacífico para el transporte y trasiego de drogas que hecho del Ecuador un sitio estratégico de la criminalidad organizada y su respectiva innovación criminal” (Pontón, 2021); de ahí la lucha por el control de las rutas marítimas del narcotráfico que parten desde el litoral ecuatoriano. En la Figura 2, muestra el incremento de la producción de cocaína del 2013 al 2020 en territorio colombiano.

El Ecuador no siempre vivió esta problemática, de hecho, a pesar de estar ubicado entre Colombia y Perú, quienes ocupan los primeros lugares en producción de clorhidrato de cocaína y de las consecuencias económicas y conflictividad social derivadas de esta realidad, el Ecuador era considerado una “isla de paz”, término célebre acuñado por «...el expresidente de Ecuador Rodrigo Borja Cevallos en 1991, en la Conferencia Paz para el Desarrollo, y repetida diez años después por el expresidente Gustavo Noboa Bejarano en

su Informe a la Nación de 2002» (Noboa, 2024), en la actualidad esa frase solo forma parte de la historia pues la realidad vigente desborda en violencia en mano de las mafias, que operan como parte de la DOT; en la Figura 3, se puede verificar la violencia generada en las carreteras por las rutas del narcotráfico. Los datos mostrados en la Figura 3 permiten confirmar el incremento de la violencia en las diferentes provincias de Ecuador; por ello, la importancia de este estudio radica en su aporte con estadísticas del crecimiento de las diferentes actividades ilícitas para contribuir con evidencia científica, ya que existe bastante información a nivel de noticieros, pero aún persiste la necesidad de investigación indexada en bases de datos regionales o internacionales.

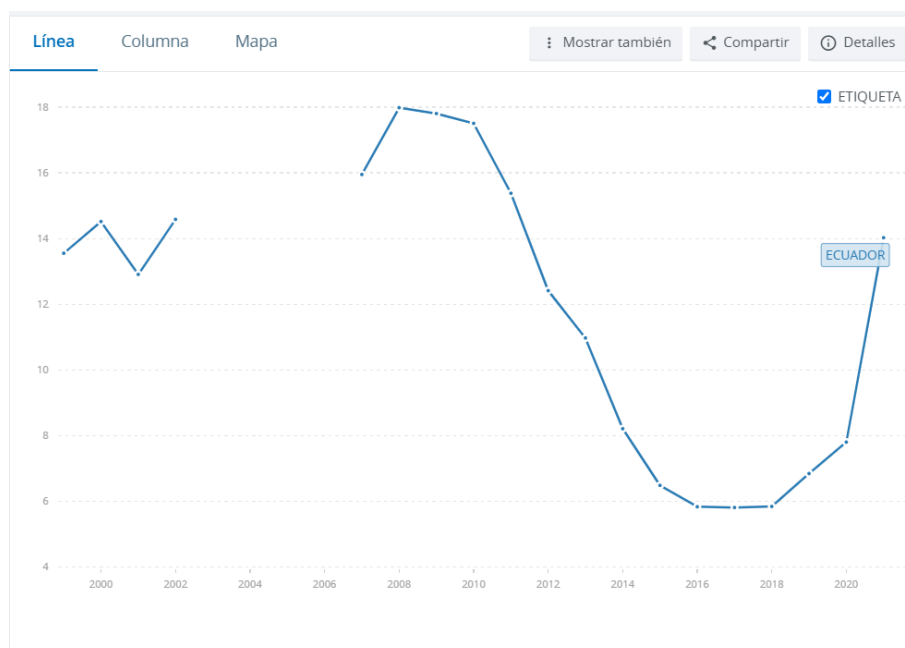
El objetivo de este trabajo es identificar las condiciones políticas, geográficas, sociales y económicas que han permitido que el narcotráfico inicie en las costas del Ecuador, constituyéndose en una ruta marítima preferencial para las operaciones de las redes de DOT. Ecuador por sus características territoriales de aproximadamente 640 km en costas, de los cuales, casi 600 km corresponde a playas, con ejes viales de primero y segundo orden que se desplazan de forma paralela al perfil costero, permitiendo un fácil acceso por vía terrestre a cualquier playa del país; esto es aprovechado para faenas de carga y descarga de diferentes mercancías, tanto lícitas como ilícitas, de estas últimas, las más comunes son las sustancias sujetas a fiscalización, así como tráfico de armas, municiones y explosivos.

## Marco teórico/estado del arte

El 18 de septiembre de 2009, el Ecuador da por terminada la operación del Puesto de Operaciones Avanzada (FOL, por sus siglas en inglés *Forward Operation Location*), donde se puso fin a la presencia estadounidense por el “vencimiento de un contrato de arrendamiento de 10 años entre Estados Unidos y Ecuador, que este último decidió no renovar. Estados Unidos utilizó FOL Manta como centro de operaciones

para misiones de vigilancia antinarcoóticos sin armas en el Pacífico oriental” (Air & Space Forces Magazine, 2009).

El país ha registrado cambios drásticos, en la actualidad se ubica entre los países con las tasas más elevadas de homicidios vinculados a actividades ilícitas en las fases de distribución, acopio y transporte marítimo, como se muestra en la Figura 4.



Fuente: Extraído de la base de datos de estadísticas de la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (Grupo Banco Mundial, 2021). Nota: El eje de las abscisas representa valores por 100 000 habitantes

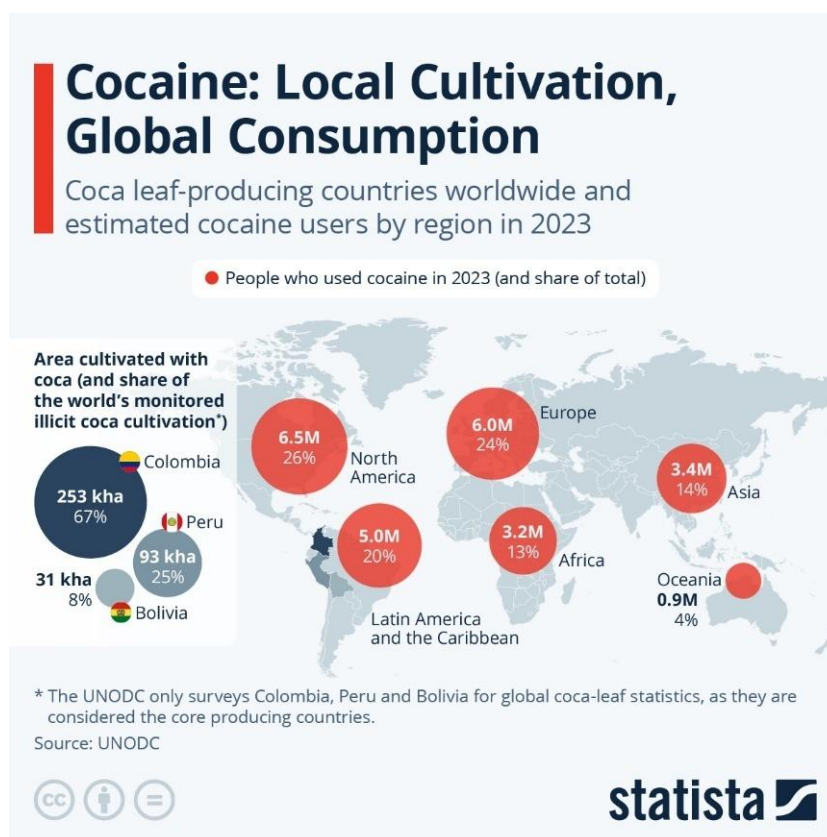
**Figura 4.** Homicidios intencionales por cada 100 000 habitantes en Ecuador.

A esto se suma la gran cantidad de buques, barcos y embarcaciones de pesca que navegan permanentemente en aguas ecuatorianas, haciendo invisible el accionar de embarcaciones como GO-FAST que son construidas usando una combinación de fibra de vidrio, kevlar y fibra de carbono, con un casco en forma de “V” profundo que varía de 6,1 a 15,2 m de largo, equipada con dos o más motores. Estas embarcaciones pueden viajar a velocidades en un promedio de 20 a 50 nudos, dependiendo las condiciones del mar (Barahona et al., 2022, p. 60). Las lanchas semisumergibles son embarcaciones marítimas con propulsión propia, contruidos para transportar sustancias sujetas a fiscalización, su uso se convirtió preferente para las Organizaciones de Criminales Transnacionales al final de la década de los 90 (Barahona et al., 2022, p. 67).

Consecuentemente, un sinnúmero de embarcaciones capturadas con droga en Centroamérica con tripulaciones ecuatorianas, integradas en su gran mayoría por pescadores artesanales que viven de su faena diaria a lo largo de todo el perfil costero del Ecuador, actividad que demanda un alto esfuerzo con limitadas recompensas económicas; por lo que, buscan en la transportación de drogas mejorar su calidad de

vida, ante la precaria situación económica en la que viven. En la actualidad, Colombia sigue siendo el país a nivel mundial, donde más se cultiva el arbusto de coca, con 230 000 ha, le siguen Perú con 95 000 ha y, Bolivia con el 30 000 ha, como se puede observar en la Figura 5.

Otro punto que argumenta Cárdenas et al. (2023) “...la corrupción judicial ecuatoriana afecta la imparcialidad, la confianza y la democracia” sumado a la incubación de la corrupción en las entidades de control estatal como: Contraloría General de Estado, Corte Constitucional, Corte de Justicia, Policía Nacional, entre otros. Sería prácticamente el semáforo que daba “luz verde” para el fortalecimiento de las actividades relacionadas al almacenamiento y transporte de drogas desde Ecuador hacia un mercado cada vez más creciente, ya que el debilitamiento y manejo a favor de intereses particulares donde “...la corrupción judicial en la emisión de sentencias penales en Ecuador permite concluir que este fenómeno responde a una confluencia de factores estructurales, procesales, criminales y éticos que vulneran el principio de independencia judicial y comprometen la integridad del Estado de derecho” (Guerra-Arévalo, et al., 2024).



Fuente: Tomado de Infograma de STATISTA <https://www.statista.com/chart/31551/coca-leaf-producing-countries-worldwide-and-cocaine-users-by-region/>

**Figura 5.** Superficie dedicada al cultivo de coca en países productores hasta el año 2022.

El subsidio que mantenía Ecuador con la gasolina artesanal, en especial en el sector pesquero, convirtió a ese insumo en una herramienta útil para la Delincuencia Organizada Internacional; pues, a pesar de que existen cupos limitados de venta, estos carecen de controles en su abastecimiento, ya que adquieren el cupo completo sin que se justifique si este fue utilizado en su totalidad en las faenas de pesca; por otro lado, tampoco existe un control sobre el uso declarado y el uso real por parte de la Agencia de Regulación y Control de Energía y Recursos Naturales No Renovables (ARCERNNR); este, aunque ha generado el marco regulatorio para la distribución y venta, no ha establecido las normas o procedimientos de control necesarios.

El narcotráfico se ha ido desarrollando paulatinamente durante varios años y con ello, paralelamente se estableció la DOT, con el fin de garantizar su distribución a nivel global; sin embargo, el control de esta problemática que recae en la Fuerza Pública y Fuerzas Armadas (FF.AA.) con el apoyo de la Policía Nacional, disminuyó drásticamente su capacidad operativa por la reducción del presupuesto desde el año 2006, dificultando el mantenimiento y operaciones de control, para una superficie con espacios acuáticos jurisdiccionales de 1 078 058,00 Km<sup>2</sup>, que superan en casi cinco veces el territorio continental e insular con una superficie de 257 217,07 Km<sup>2</sup>, sustentada en la información establecida en la carta náutica de los

espacios marítimos del Ecuador. (Instituto Oceanográfico y Antártico de la Armada, 2024). Esto fue perdiendo paulatinamente la capacidad de permanencia de la Escuadra Naval, que es el órgano encargado de mantener un alto grado de alistamiento de las unidades de superficie asignadas para el cumplimiento de las operaciones navales, con la ejecución de ejercicios y entrenamiento del personal naval (Armada del Ecuador, s. f.-a); capacidad con aeronaves de exploración aeromarítima, mismas que deben estar dotada de radares especiales, diseñados para el entorno marítimo que permitan la detección de contactos en superficie; cámaras para identificación electro óptica, con capacidad de visualización de día y de noche; equipos de guerra electrónica, capaces de detectar emisiones de radar y de radiofrecuencia en rangos típicos de unidades de superficie; entre otros, sistemas tecnológicos que fortalecen las capacidades de vigilancia marítima de la Armada del Ecuador, quienes resguarda nuestro mar territorial.

El insuficiente accionar de los organismos de control sobre el narcotráfico sumado a una desarticulación con la Armada del Ecuador para su apoyo, recoge la afirmación del Observatorio Ecuatoriano de Crimen Organizado según Teleamazonas Ecuador (2024), afirma que: "...ha documentado que el combustible subsidiado, que cuesta alrededor de \$1,25 por galón para la pesca artesanal, puede ser vendido en altamar hasta



20 veces más alto en su precio (aproximadamente \$25 por galón)”; el costo actual de la gasolina de pesca artesanal es de \$0,82 centavos de dólar como se puede ver en la Tabla 1; si a esto, se suma que dependiendo del tipo de embarcación de pesca artesanal, se pueden transportar de 25 a 30 canecas de 25 galones cada una, lo que representa entre \$15 000 y \$18 000 dólares o, hasta 20 bidones de 55 galones de combustible lo que representa aproximadamente \$27 000 dólares; de ahí, lo lucrativo y atractivo de convertirse en gasolinera flotante.

Se evidencia que el valor de la gasolina y diesel para el sector pesquero y atunero, son muy inferiores a los precios de venta al público que tienen estos combustibles a nivel nacional, lo que facilita la adquisición de combustible subsidiado de forma lícita, pues existe el marco normativo para distribución y venta, pero su uso tiene fines ilícitos por insuficientes procesos de control, pues aunque está plasmado el proceso para su abastecimiento en la regulación vigente, no se establece claramente quién ni como se ejecutará el control necesario, dejando un vacío que es muy bien aprovechado por las redes criminales que proporcionan el soporte logístico terrestre de combustible a las GO-FAST y semisumergibles; siendo, el reabastecimiento en alta mar una de sus prioridades.

Ecuador al momento vive sumido en un Conflicto Armado Interno, el mismo que fue calificado como terrorismo por parte del presidente constitucional de la República del Ecuador, Daniel Noboa Azín, luego de que las instalaciones televisivas de TC Televisión en la ciudad de Guayaquil fueran tomados por un grupo de delincuentes que sometieron a los rehenes, durante una transmisión al aire en vivo y en directo, mostrando así, que la gobernanza criminal de los grupos de delincuencia organizada estaba alcanzando niveles críticos, similares a lo que ocurre en México. Hernández et al. (2025) se refieren a este fenómeno social como «La expansión y complejidad que ha adquirido la gobernanza criminal en la región, y particularmente en México, ha puesto en duda la capacidad del Estado para enfrentar a las organizaciones delictivas, y garantizar la protección del territorio y la seguridad de la población.»

Esta gobernanza criminal ha obligado a Fuerzas

Armadas a redireccionar y fortalecer las operaciones de ámbito interno en apoyo a la Policía Nacional, ya que la delincuencia sobrepasó sus capacidades de control, y al momento se ha centrado su accionar en el control de los centros de privación de la libertad (CPL) a nivel nacional y otras operaciones complementarias; a esto, se suma la reducción de presupuestos para sostenimiento de Fuerzas Armadas, por lo que los medios que son necesarios para el control en los espacios acuáticos del Ecuador, su presencia es reducida.

## MATERIALES Y MÉTODOS

En cuanto a la metodología, esta investigación se fundamenta en un enfoque mixto, combinando desde el ámbito cuantitativo la revisión documental exhaustiva desde el año 2007 al 2024, en fuentes abiertas con publicaciones indexadas en bases de datos regionales e internacionales, informes oficiales de instituciones estatales y militares como Inteligencia Naval y el Centro de Difusión Marítima (CEFMAR), datos estadísticos e informes desclasificados sobre tráfico marítimo y narcotráfico, relacionados con rutas terrestres y marítimas, modalidades de transporte, semisumergibles y la logística utilizada por las organizaciones criminales; además, se incluye información internacional de centros especializados de análisis de datos como U.S. Southern Command conocido por su siglas en inglés SOUTHCOM<sup>3</sup>.

Se aplica triangulación de datos con la información obtenida del ámbito cualitativo, donde se utilizó la técnica de campo basada en observaciones directas y experiencias de vida del autor principal, vinculado estrechamente con el fenómeno abordado en el cumplimiento de operaciones de patrullaje aéreo en la frontera de Ecuador con Colombia, en la exploración aeromarítima continental e insular y el control de fronteras marítimas en el perfil costero continental, islas Galápagos y capitanías del oriente ecuatoriano. El estudio es de alcance descriptivo, diseño no experimental y narrativo; el mismo que combina la técnica documental y de campo, así como la utilización de fuentes de investigación primarias y secundarias; con información de fuentes policiales y militares.

**Tabla 1.** Costo del galón de combustible para la pesca artesanal

Tipo de combustible	Medida	Costo para pesca artesanal
Gasolina pesca artesanal	Galones	0,820625
Gasolina extra pesquero	Galones	2,655228
Gasolina extra con etanol pesquero	Galones	2,655228
Diesel 2 pesquero	Galones	1,893190
Diesel premium pesquero	Galones	1,893190
Diesel 2 atunero	Galones	1,893190
Diesel premium atunero	Galones	1,893190

Fuente: Transcrito de EP Petroecuador (2025) correspondiente al período de vigencia del 12 mayo al 11 de junio del 2025. Nota: precios de venta terminal para las comercializadoras calificadas y autorizadas a nivel nacional.

<sup>3</sup> U.S. Southern Command (SOUTHCOM) es uno de los comandos unificados del Departamento de Defensa de Estados Unidos,

responsable de las operaciones militares y de cooperación en América Latina y el Caribe <https://www.southcom.mil/>

Se aplica triangulación de datos con la información obtenida del ámbito cualitativo, donde se utilizó la técnica de campo basada en observaciones directas y experiencias de vida del autor principal, vinculado estrechamente con el fenómeno abordado en el cumplimiento de operaciones de patrullaje aéreos en la frontera de Ecuador con Colombia, en la exploración aeromarítima continental e insular y el control de fronteras marítimas en el perfil costero continental, islas Galápagos y capitanías del oriente ecuatoriano. El estudio es de alcance descriptivo, diseño no experimental y narrativo; el mismo que combina la técnica documental y de campo, así como la utilización de fuentes de investigación primarias y secundarias; con información de fuentes policiales y militares.

## RESULTADOS Y DISCUSIÓN

En el aspecto político y jurídico, a pesar de existir la Ley de Sustancias Estupefacientes y Psicotrópicas (R.O. No. 490, 2004/2014) en el que contempla los mecanismos de prevención del uso indebido y la comercialización de las sustancias sujetas a fiscalización, la investigación y represión de los delitos tipificados en esta Ley, y el tratamiento y rehabilitación de las personas afectadas; también contemplaba un apartado relativo a las Infracciones y Penas en su art. 56; el cual, ha tenido algunos cambios en relación a la derogación de los artículos relacionados a los delitos que tipificaban los tipos penales antidrogas y las actuaciones preprocesales, relacionadas con la retención, aprehensión e incautación de bienes, quedando vigente sólo las sanciones administrativas. Esto conlleva a una debilidad institucional que permite corrupción en entidades estatales y judiciales, sumado a la salida de los FOL en ciudad de Manta, el subsidio de los combustible, la gobernanza criminal establecida por las redes de DOT, el incremento anual de tierra utilizada en el cultivo de planta de coca en Colombia, también indirectamente el Plan Colombia con sus operaciones antidrogas y la actividad pesquera en los espacios acuáticos ecuatorianos que son casi cuatro veces más extensos que el territorio continental e insular. Esto demuestra que no se logró disminuir la producción ni salida de las actividades relacionadas al tráfico de drogas principalmente el clorhidrato de cocaína, que ingresan por los corredores terrestres, marítimos y aéreos desde Colombia y Perú, el cual se conecta por vías de primer y segundo orden con las principales ciudades del país para ser encaletado y posteriormente distribuido por los diferentes corredores del Océano Pacífico hacia a EEUU, Centroamérica y Europa, empleando las diferentes rutas marítimas del narcotráfico, aprovechando casi el 100% del perfil costero; sino el desplazamiento regional hacia el Ecuador, convirtiéndose en un punto de partida de la ruta marítima del narcotráfico y la salida marítima de drogas a nivel global.

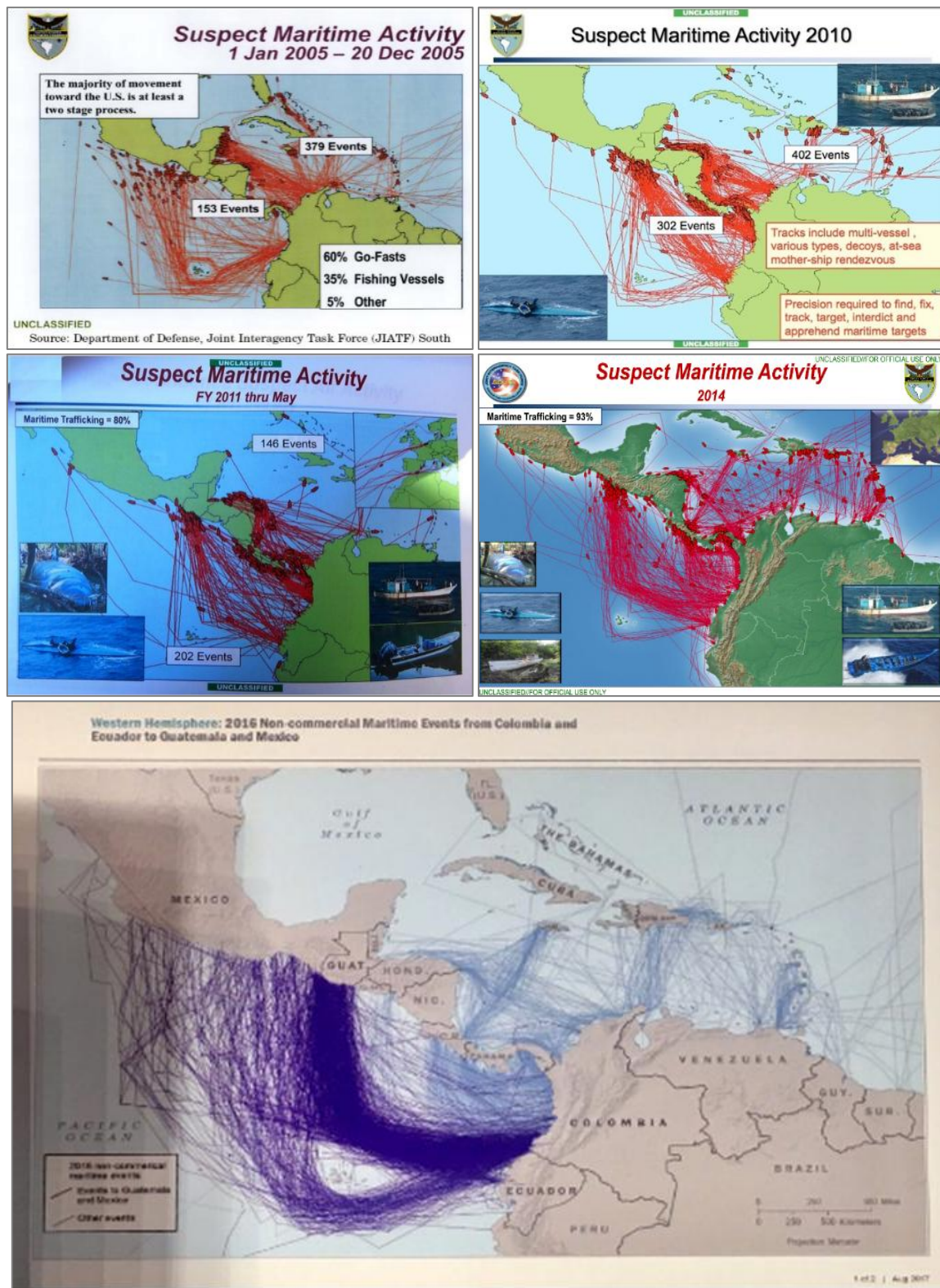
La triangulación de datos desde diversas fuentes para validar la hipótesis sobre el desplazamiento del

narcotráfico hacia Ecuador, en especial información del centro especializado de análisis de datos localizado en el U.S. Southern Command (SOUTHCOM), reflejan el fortalecimiento de las rutas marítimas y el cambio que ha sufrido las rutas de narcotráfico por el Pacífico de Sudamérica. En la Figura 6, muestra que para el año 2005 partían desde las costas sur del lado Pacífico de Colombia; para el 2010 y 2011 la actividad marítima *sospechosa* varía hacia las costas norte de Ecuador, desde las provincias de Esmeraldas y Manabí e inicio de la ruta norte desde Galápagos; y, entre 2014 y 2016 se consolida la ruta norte y sur teniendo a las islas Galápagos como centro de reabastecimiento de combustible para lanchas GO-FAST y semisumergibles. Este crecimiento proporcional inició con la salida del FOL en Manta y con la reducción de presupuestos para las FF.AA., en este caso específicamente la Armada del Ecuador.

Por otra parte, la plataforma continental tiene un ancho variable de 20 km en las zonas costeras salientes, tales como Punta Galera y Punta Santa Elena; de 50 km en las zonas de entrantes de la costa como Esmeraldas, Jama y Monteverde con bajos veriles reduciendo la profundidad del mar cerca de la costa, lo que disipa la energía de las olas y atenúa su fuerza, generando mares relativamente calmos entre los meses de enero y agosto y tiene su máxima extensión en el sector del Golfo de Guayaquil donde alcanza los 100 km ( $\approx 54$  mn). En este perfil el talud tiene una pendiente regular de aproximadamente 11.6% y alcanza el fondo abisal a una distancia de 80 km de la línea de costa (Martillo et al., 2020).

Otra variable analizada, son las condiciones geográficas del Ecuador, un extenso litoral de aproximadamente 640 km, accesible a través de múltiples ejes viales y caminos secundarios que facilita el transporte terrestre hacia puntos de carga ilícita en zonas del perfil costero. Donde no solo se emplean lanchas rápidas; sino también, barcos de pesca que operan principalmente desde el litoral continental y desde la Región Insular. Esto permite diseñar un esquema para demostrar las nuevas rutas creadas para el transporte de sustancias sujetas a fiscalización con ambos tipos de embarcaciones: lanchas rápidas y semisumergibles (ver Figura 7)

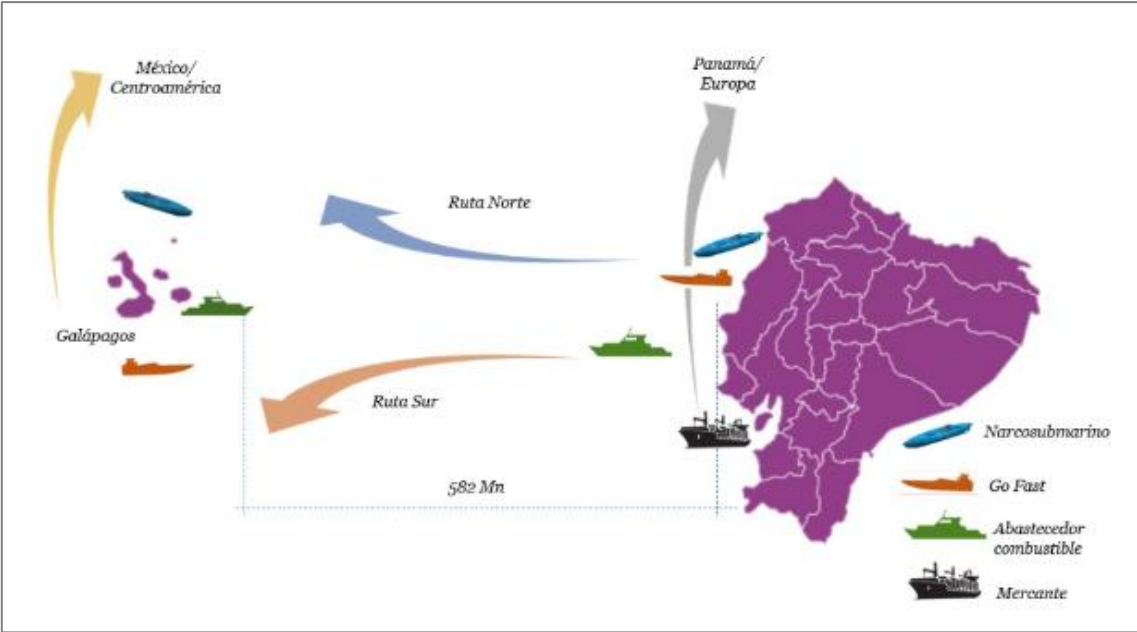
El análisis geográfico descrito en la Figura 7, permite evidenciar que existen tres rutas del narcotráfico perfectamente identificadas, las dos primeras nacen en Esmeraldas, Manabí y El Oro, en el que se apoyan en la posición de las islas Galápagos a 582 millas náuticas de distancia con Ecuador continental, sirviendo de fuente para el reabastecimiento logístico de las lanchas rápidas y semisumergibles, antes tomar la ruta sur o ruta norte en función de las expectativas de control que pudieran encontrar durante su trayecto hacia Centroamérica, en especial a México; mientras que la tercera ruta, nace de Guayas mediante la contaminación de contenedores en puertos marítimos que tiene por objetivo llegar a los destinos que ofrece el Océano Atlántico.



Nota: Tomado de documentos desclasificados de SOUTHCOM

**Figura 6.** Desplazamiento de las rutas del narcotráfico hacia Ecuador.





**Figura 7.** Descripción de las nuevas rutas del narcotráfico en Ecuador, mediante la operación de lanchas y pesqueros para reabastecimiento en alta mar.

**Tabla 2.** Incautaciones de droga por kilos

Años	Clorhidrato de Cocaína	Pasta base	Total
2022	165 349,14	5 262,17	170 611,31
2021	145 987,65	2 706,49	148 694,14
2020	70 339,32	2 965,50	73 304,82
2019	34 323,45	2 091,58	36 415,03

Fuente: Tomado de DAI-DNIA 2023 (OECD y PADF, 2024).

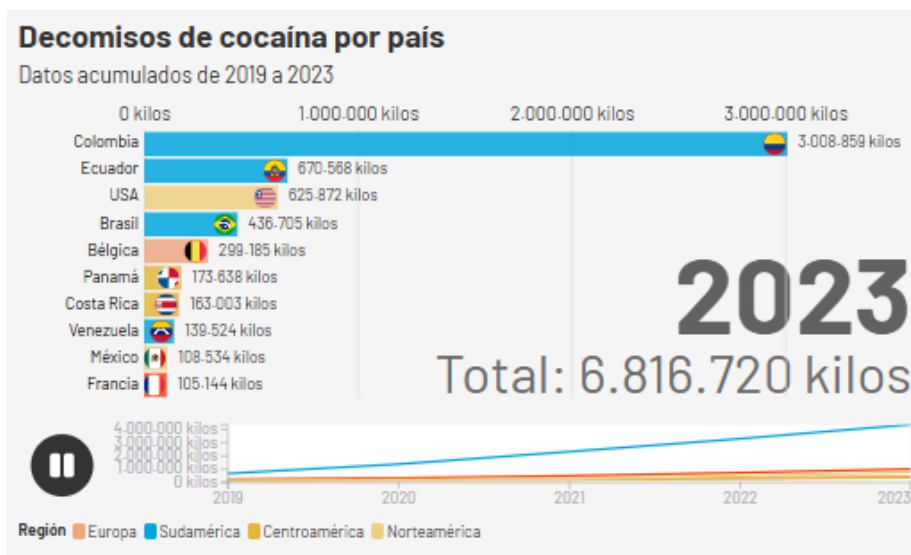
En lo relacionado al aspecto social, la pobreza en la que viven sumidos los pescadores artesanales, influye en que participen en actividades ilícitas como el tráfico de combustible como medio de subsistencia, incrementando la vulnerabilidad social y delincuencia, que en la mayoría de casos terminan siendo procesados por la justicia; así como, el incremento significativo de homicidios y enfrentamientos violentos que el narcotráfico ha generado en zonas portuarias y costeras, donde grupos armados organizados disputan el control territorial y logístico, afectando la seguridad pública.

Además, en el aspecto económico, el narcotráfico genera movimiento de grandes cantidades de dinero; la revisión documental de múltiples fuentes abiertas y fuentes oficiales del ámbito policial y militar, específicamente en la evaluación del entorno estratégico del narcotráfico en Ecuador desde el año 2019 a 2022 elaborado por la Dirección Nacional de Investigación Antidrogas, permiten confirmar que las incautaciones de droga en los últimos años incrementó considerablemente, siendo el clorhidrato de cocaína uno de los mayores rubros de captura realizada

principalmente en el mar, pero también, en caletas a lo largo del perfil costero ecuatoriano y en menor grado en transporte terrestre, como se refleja en la Tabla 2.

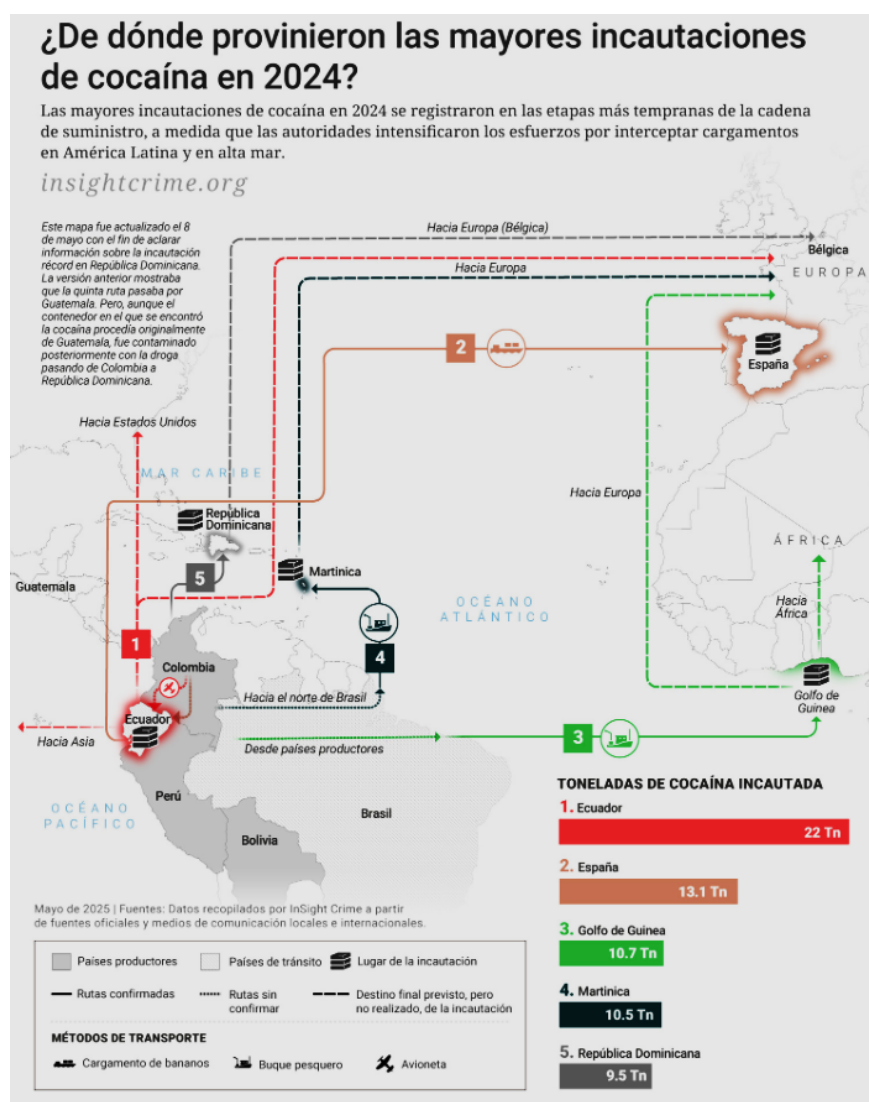
Para Aimone (2023) “el narcotráfico marítimo en el Océano Pacífico ha tenido un sostenido aumento en la última década, lo que ha afectado la seguridad portuaria y los índices de criminalidad a nivel regional” y en la sociedad chilena; por cuanto gran parte del cargamento, proviene de países sudamericanos del Océano Pacífico, como México, Colombia, Ecuador y Perú, concluye que el tráfico de sustancias sujetas a fiscalización no solo genera problemas sociales, sino también culturales y sanitarios; aspectos que no fueron abordados en este estudio.

Por otro lado, “... la producción, incautaciones y consumo de cocaína alcanzaron máximos en el 2023, convirtiéndose en la droga ilícita con mayor crecimiento de mercado. La producción ilegal se disparó a 3 708 toneladas, casi 34% más que en el 2022” (UNODC, 2025). En la Figura 8 muestra la incautación de cocaína por países desde el año 2019 al 2023.



Fuente: Tomado de Primicias.ec (González, 2025).

**Figura 8.** Incautaciones de droga entre 2019 y 2023 entre varios países



Fuente: Tomado de InSight Crime (Cavalari et al., 2025).

**Figura 9.** Mayores incautaciones de cocaína en el año 2024

En el año 2024 las autoridades interceptaron narcosubmarinos —casi un récord— mediante 30 interdicciones exitosas, según datos analizados por *InSight Crime*<sup>4</sup>. La mayoría fueron capturados en rutas del Pacífico entre Suramérica y Centroamérica, el 81% de las embarcaciones registradas fueron halladas en aguas o costas del Pacífico, estas incautaciones van de la mano con las incautaciones realizadas a España, uno de los principales países de Europa. *InSight Crime* en la Figura 9 muestra al Ecuador como el punto de partida de la mayor cantidad de incautaciones con 22 toneladas, seguido por España con 13,1 toneladas.

Los puertos ecuatorianos han alcanzado mayor relevancia para el envío del clorhidrato de cocaína, por medio de la modalidad contaminación de contenedores en buques de alto bordo, por lo general se envía a puertos europeos, desde las ciudades de Guayaquil, Puerto Bolívar y Posorja. En un informe preparado por la Policía Nacional resaltan el hecho de que Ecuador «...cambió, de ser un país de tránsito de alcaloide a convertirse en una de las principales plataformas de almacenamiento y tráfico de drogas de la región» (OEEO y PADF, 2024), esto por su ubicación geopolítica junto a Colombia y Perú. Este estudio también coincide en que existe una debilidad en los controles fronterizos terrestres que contribuyen al ingreso de la droga; ya en Ecuador, los ejes viales aseguran el transporte en un máximo de 14 horas entre la frontera norte y sur.

Para Masson (2024) sobre las actividades que financian a los grupos criminales, sostiene que “los principales factores que son aprovechados por estos grupos son: la debilidad institucional del Estado y la posibilidad de cooptar funcionarios públicos para que faciliten sus actividades”, esto coincidente con lo expresado en esta investigación, relacionando la debilidad institucional, la corrupción y la falta de controles que permeabilizan las fronteras ecuatorianas, esto es aprovechado por los delincuentes para introducir las sustancias ilícitas a Ecuador como punto de inicio de la distribución a nivel internacional. También, Larrea-Gualpa et al. (2024) analiza el narcotráfico en Ecuador, expresa que “A pesar de la existencia de un marco normativo rígido, la falta de coordinación institucional y la creciente participación de actores internacionales en el tráfico de drogas han limitado la efectividad de las políticas implementadas”.

El análisis de los casos sobre las incautaciones de sustancias sujetas a fiscalización, el tráfico ilícito de armas, y la información disponible de varias agencias, permiten determinar que existen sectores en el perfil costero donde existe mayor probabilidad para ser aprovechados por la Delincuencia Organizaciones Transnacionales (DOT) para el acopio del clorhidrato de cocaína. Esto es respaldado por el estudio de caso sobre

Narcotráfico Marítimo de CMCON (2024), en el que concluye que Ecuador está ubicado estratégicamente con costas extensas “...en el Océano Pacífico y sus fronteras terrestres con Colombia y Perú (principales productores de cocaína), dado que su extensión y variedad geográfica, presentan diversas vulnerabilidades que son explotadas por organizaciones dedicadas al transporte de drogas y otras actividades ilícitas”.

Según datos de Observatorio Ecuatoriano de Crimen Organizado (OEEO) citado por BBC News Mundo (2024), durante los meses de enero a junio del año 2023 se registraron 3 513 asesinatos, lo que demuestra un incremento del 58% respecto a 2022, con el 90% relacionado con crimen organizado; de los cuales, la mayoría están vinculados a disputas por el control de rutas de droga, especialmente en corredores estratégicos como Guayaquil y Esmeraldas. Esto es consecuencia de las incautaciones de clorhidrato de cocaína que a menudo desencadenan respuestas violentas, debido a la toma de represalias contra los encargados de transportar o brindar seguridad en los cargamentos portuarios comerciales. La violencia entre dichos grupos criminales ha aumentado significativamente en los últimos cinco años, registrando cifras récord de asesinatos, homicidios violentos, atribuibles en gran medida a los enfrentamientos entre los grupos locales.

En ese contexto, en los últimos cinco años, el Ecuador enfrenta un aumento alarmante en las actividades de los Grupos Armados Organizados (GAO), relacionados con acciones terroristas y de narcotráfico, estableciéndose como la actividad delictiva que sostiene la convergencia criminal de dichos grupos, sumado a la minería ilegal para el uso del oro como moneda de cambio, pues “los altos precios del oro harán que esta economía criminal sea difícil de resistir. Investigaciones periodísticas han estimado que la minería ilegal en Ecuador vale cientos de millones de dólares al año” (Voss y Shuldiner, 2025).

La presencia de bandas criminales ha elevado los niveles de violencia en las zonas costeras y en las ciudades portuarias, por la disputa del control de las rutas y zonas de influencia que han llevado enfrentamientos entre bandas, con muertes violentas en ciudades como Guayaquil y Manta. La economía local es afectada por la actividad ilícita, presentándose como opción la participación en este sistema del crimen organizando en los primeros eslabones; y así, convierte a Ecuador en la “superautopista de la cocaína” (Primicias, 2025)

Así mismo en Perú, “...el flujo irregular de personas, armas y productos ilegales ha superado la capacidad operativa de los pocos agentes asignados al control en el terreno” (Angulo, 2025); es decir, que los pasos regulares y débilmente controlados carecen de sistemas

<sup>4</sup> *InSight Crime* es una organización sin fines de lucro especializada en investigación y análisis del crimen organizado en América Latina y el Caribe <https://insightcrime.org/>

avanzados para la identificación e incautación de cargamentos de drogas o cualquier otra actividad ilícita conexas al tráfico de drogas; y aunque los tuviera, la permeabilidad de las fronteras han facilitado a lo largo del tiempo el transporte ilegal de mercadería; pero en particular, en los últimos 15 años esta permeabilidad ha pasado de ubicar al Ecuador de un país de tránsito a un abastecimiento logístico, almacenamiento y distribución de drogas por las rutas marítimas del narcotráfico.

Por otro lado, en un estudio sobre la relevancia geoestratégica de la Isla Gorgona en Colombia, manifiesta la vulnerabilidad económica de esa población, y el aprovechamiento de las organizaciones delictivas que la han convertido en un corredor estratégico para transportar drogas y demás alucinógenos provenientes de países como Ecuador, Perú y Colombia con dirección a Centroamérica, y desde allí a Norteamérica y Europa (Ubaque-Bernal y García-Lindo, 2025); esto difiere en parte a la presente investigación, ya que continúa viendo a Ecuador como un país de tránsito del narcotráfico.

De acuerdo con lo señalado previamente, las actividades del narcotráfico tienen implicaciones globales, ya que han convertido al Ecuador en un nodo estratégico donde se contaminan contenedores en puertos, iniciando la salida marítima de grandes cargamentos de clorhidrato de cocaína, hacia los principales mercados consumidores internacionales acorde a reportes de la CMCON.

Esta investigación tuvo ciertas limitaciones para encontrar información formal sobre las actividades del narcotráfico, por la escasez de publicaciones científicas en ese ámbito.

## CONCLUSIONES

La insuficiente presencia del Estado en muchas regiones del país, en especial las fronteras, así como la reducción presupuestaria para las Fuerzas Armadas (FF.AA.), sumadas a las condiciones políticas gobiernos pasados que permitieron a la corrupción posesionarse en instituciones claves, dando lugar la consolidación de organizaciones criminales transnacionales. Este fenómeno no solo afecta la soberanía y la gobernabilidad, sino también, genera una grave crisis de seguridad interna con impacto directo en la vida cotidiana y estabilidad social, donde la pobreza y la falta de oportunidades empujan a poblaciones vulnerables como los pescadores artesanales, a participar en actividades ilícitas para sobrevivir.

El fenómeno del narcotráfico en Ecuador sostiene una relación compleja con la geopolítica latinoamericana, evidenciando que las estrategias antidrogas nacionales y regionales, como el Plan Colombia, pueden generar efectos colaterales inesperados, como el desplazamiento de las rutas marítimas del narcotráfico y transferir

riesgos a países vecinos. Ecuador dejó de ser considerado una “isla de paz”, así lo expresó el expresidente Rodrigo Borja, al convertirse en plataforma de salida para el tráfico de cocaína hacia Estados Unidos y Europa.

La geografía del territorio terrestre y marítimo del Ecuador permite la creación de tres nuevas rutas de narcotráfico en zonas costera; las dos primeras que se originan en Esmeraldas, Manabí y El Oro aprovechan la posición de las islas Galápagos como punto de reabastecimiento logístico para enviar sustancias sujetas a fiscalización hacia Centroamérica y la tercera ruta que nace en Guayas, tiene como finalidad llegar a los diferentes destinos que ofrece el Océano Atlántico.

En relación al aspecto social, se puede identificar a los pescadores artesanales como el grupo poblacional más afectado por el narcotráfico, ya que son utilizados por los grupos delictivos para el cometimiento de actividades ilícitas, lo que genera que muchos de ellos terminen encarcelados.

Este estudio pretende generar un debate sobre otros aspectos relacionados al problema sistémico de la droga, con enfoques que permitan identificar quienes son los participantes en territorio, antes de que se configuren las rutas marítimas; es pertinente, abordar futuras investigaciones desde el ámbito social, a fin de alcanzar estadísticas que permitan evidenciar la afectación al núcleo familiar y la pérdida de valores de la sociedad en general.

## Financiamiento

Los autores expresan que no ha sido necesario financiamiento para realizar esta obra de investigación.

## Conflictos De Intereses

Los autores declaran no tener conflicto de intereses.

## Contribuciones de los Autores

En base a la taxonomía CRediT, las contribuciones fueron: Douglas Orquera-Guerrero (50%) contribuyó en visualización, redacción del borrador original, validación, recursos y materiales, software, análisis de datos, curación de datos, y conceptualización. Rosalba Rodríguez-Reyes (50%) participó en visualización, redacción y edición, validación, supervisión, administración del proyecto, recursos y materiales, análisis de datos, conducción de la investigación, curación de datos, y metodología.

## 5. REFERENCIAS

Aimone, G. (2023). Narcotráfico marítimo y la campaña naval multinacional "Orión". *Revista de Marina*, 140(993)



- Air & Space Forces Magazine. (2009, 30 septiembre). US Leaves Ecuadoran Base. *Air & Space Forces Magazine*. <https://www.airandspaceforces.com/usleavebase/ecuadoranbase/>
- Angulo, Jazmine (2025, 8 junio). Alerta en la frontera entre Perú y Ecuador: solo diez policías en Aguas Verdes enfrentan 137 pasos ilegales, contrabando y migración irregular. *Infobae*. <https://www.infobae.com/peru/2025/06/02/frontera-entre-peru-y-ecuador-solo-diez-policias-en-aguas-verdes-enfrentan-137-pasos-ilegales-contrabando-y-migracion-irregular/>
- Armada del Ecuador. (s. f.-a). *Escuadra Naval*. Recuperado 24 de junio de 2025, de <https://www.armada.mil.ec/escuadra-naval>
- Atkinson, Michael P., Kress, Moshe, y Szechtman, Roberto (2017). Maritime transportation of illegal drugs from South America. *International Journal of Drug Policy*, 39, 43–51. <https://doi.org/10.1016/j.drugpo.2016.07.010>
- Barahona, R., Calheiros, L., Masson, V., Manzano, P., Ortega, P., López, J., Abreu, I., Varela, F., Montenegro, O., Ramírez, L., & Villalba, G. (2022). Modalidades del narcotráfico marítimo. En *Centro Internacional de Investigación y Análisis Contra el Narcotráfico Marítimo* (Número 2). Armada de Colombia. <https://tinyurl.com/MODALIDADES-NARCOTRAFICO>
- BBC NEWS Mundo. (2024, 16 enero). 4 gráficos que muestran la extensión y el impacto de las principales bandas criminales en Ecuador. *BBC News Mundo*. <https://www.bbc.com/mundo/articles/cw0llyjqllro>
- Cárdenas Villacrés, Santiago E.; Pita Moreira, Mayesi M., Chavarrea Sela, Hugo H., y Cárdenas Villacrés, Isaac A. (2023, 7 septiembre). Luces y sombras en la justicia ecuatoriana. Explorando la corrupción en la actualidad. *Ciencia y Educación*, 4(9), 15-29. <https://doi.org/https://doi.org/10.5281/zenodo.8325905>
- Cavalari, Marina; Manjarrés, Juliana, y Newton, Christopher (2025). Balance de InSight Crime de incautaciones de cocaína de 2024. *In Sight Crime*. <https://insightcrime.org/es/noticias/balance-insight-crime-incautaciones-cocaina-2024/>
- CMCON. (2024). *ECUADOR: UN TERRITORIO ASEDIADO POR EL NARCOTRÁFICO*.
- El Comercio. (2014, julio 30). La línea de frontera con Colombia, bajo la mira de 13 cámaras. *El Comercio*. <https://www.elcomercio.com/actualidad/seguridad/frontera-colombia-ecuador-camaras-contrabando/>
- EP Petroecuador. (2025). *Precio de venta en terminal para las comercializadoras calificadas y autorizadas a nivel nacional: 12 de mayo al 11 de junio del 2025*. <https://www.eppetroecuador.ec/wp-content/uploads/2025/05/ESTRUCTURA-DE-PRECIOS-MAYO-2025.pdf>
- García, Alexander (2024, abril 22). Así se relacionan la violencia, los ejes viales y las rutas del narcotráfico en Ecuador. *Primicias*. <https://www.primicias.ec/noticias/seguridad/violencia-ejes-viales-rutas-narcotrafico-crimen-organizado/>
- González, Mario A. (2025, julio 7). Ecuador fue el segundo país en el que más cocaína se incautó en el mundo entre 2019 y 2023. *Primicias*. <https://www.primicias.ec/seguridad/ecuador-segundo-pais-decomiso-cocaina-mundo-99898/>
- Grupo Banco Mundial. (2021). *Homicidios intencionales (por cada 100.000 habitantes) - Ecuador*. Página Web [En línea]. <https://datos.bancomundial.org/indicador/VC.IHR.PSRC.P5?end=2021&locations=EC&start=1990&view=chart&year=2020>
- Guerra-Arévalo, J. G., Isea-Argüelles, J. J., y Infante-Miranda, M. E. (2024). Corrupción judicial en la emisión de sentencias penales en Ecuador [Judicial corruption in the issuance of criminal sentences in Ecuador]. *Verdad y Derecho. Revista Arbitrada De Ciencias Jurídicas Y Sociales*, 3(especial 3), 53-60. <https://doi.org/10.62574/bh0qwy47>
- Hernández Morales, A. S.; Alva Rivera, M. E.; y Sandoval Vargas, H. (2025). Gobernanza criminal y capacidad estatal en México: apoyo ciudadano a los pactos político-delictivos. *URVIO. Revista Latinoamericana de Estudios de Seguridad*, (41), 47–65. <https://doi.org/10.17141/urvio.41.2025.6267>
- Instituto Oceanográfico y Antártico de la Armada. (21 de 10 de 2024). *Carta didáctica de los espacios marítimos*. Obtenido de <https://convemarec-1-inocar.hub.arcgis.com/documents/be8f5d74eabb40bd981fb6e91183a956/about>
- Larrea-Gualpa, C. E., Ramos-Mazón, O. S., Vilema-Miranda, J. A., y Hernández-Ramos, E. L. (2024). Narcotráfico: Un problema en la sociedad Ecuatoriana [Drug trafficking: A problem in Ecuadorian society]. *Verdad y Derecho. Revista Arbitrada de Ciencias Jurídicas y Sociales*, 3(especial), 302-309. <https://doi.org/10.62574/pz272p37>
- Ley de sustancias estupefacientes y psicotrópicas, R.O. No. 490 (27 dic. 2004; mod. 10 feb. 2014). Comisión de legislación y codificación. [https://www.oas.org/ext/Portals/33/Files/MLA/Ecu\\_entjur\\_leg\\_esp\\_3.pdf](https://www.oas.org/ext/Portals/33/Files/MLA/Ecu_entjur_leg_esp_3.pdf)
- Martillo, Carlos; Pazmiño, Andrés; Chunga, Kervin; y

- Resl, Resi (2020). Descripción morfológica de la plataforma continental del Ecuador y análisis comparativo con la plataforma jurídica aplicando la CONVEMAR, mediante el uso de sistemas de información geográfica. *Revista Acta Oceanográfica Del Pacífico*, 2(2). <https://doi.org/10.54140/raop.v2i2.35>
- Masson, V. (2024). EL ECOSISTEMA CRIMINAL EN EL ECUADOR. LÍNEAS DE ACCIÓN. *Pensamiento Estratégico - ADEMIC*, 4(1), 116-135. <https://journal.espe.edu.ec/ojs/index.php/revista-ademic/article/view/3577?articlesBySimilarityPage=2>
- Noboa González, M.F. (2024, enero 19). Cómo Ecuador, conocido como la 'isla de paz', es ahora uno de los países más violentos del mundo. *National Geographic España [En línea]*. [https://www.nationalgeographic.com.es/mundo-ng/como-ecuador-conocido-como-isla-paz-es-ahora-uno-paises-mas-violentos-mundo\\_21453](https://www.nationalgeographic.com.es/mundo-ng/como-ecuador-conocido-como-isla-paz-es-ahora-uno-paises-mas-violentos-mundo_21453)
- OECD y PADF. (2024). *Evaluación situacional del narcotráfico en Ecuador (2019-2022)*. [https://oecd.padf.org/wp-content/uploads/2024/03/EVALUACION-SITUACIONAL-NARCOTRAFICO-ECU-2019-2022-1\\_.pdf](https://oecd.padf.org/wp-content/uploads/2024/03/EVALUACION-SITUACIONAL-NARCOTRAFICO-ECU-2019-2022-1_.pdf)
- Pichel, Mar (2021, octubre 11). Cómo Ecuador pasó de ser país de tránsito a un centro de distribución de la droga en América Latina (y qué papel tienen los carteles mexicanos). *BBC NEWS Mundo*. <https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-58829554>
- Pontón C., Daniel (2021, 11 de noviembre). El nuevo Plan Ecuador y sus dilemas. *Plan V*. <https://planv.com.ec/historias/el-nuevo-plan-ecuador-y-sus-dilemas/>
- Primicias. (2025, diciembre 7 actualizada). El New York Times dice que Ecuador se convirtió en la "superautopista de la cocaína" y señala al correísmo como uno de los culpables. *Primicias*. <https://www.primicias.ec/seguridad/new-york-times-ecuador-superautopista-cocaina-correismo-111264/>
- Teleamazonas Ecuador. (2024, abril 10). *Las embarcaciones que llevan droga o combustible ganarían hasta 30 mil dólares por viaje en Ecuador* [Video]. YouTube. <https://youtu.be/1jA0pXhFIZU?si=HtF1reljmutRvCsi>
- Ubaque-Bernal, Juan C., y García-Lindo, Alfredo (2025). Relevancia geoestratégica de la Isla Gorgona: incidencia contra el narcotráfico por parte de la Armada de Colombia. *URVIO, Revista Latinoamericana de Estudios de Seguridad* (42), 126-143. <https://doi.org/10.17141/urvio.42.2025.6274>
- UNODC, Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito. (2000). *Convención de las naciones unidas contra la delincuencia organizada transnacional y sus protocolos*. Resolución 55/25 de la Asamblea General, de 15 de noviembre de 2000. Naciones Unidas, Nueva York 2004. <https://www.unodc.org/documents/treaties/UNTOC/Publications/TOC%20Convention/TOCbook-s.pdf>
- UNODC, Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito. (2025, 16 de junio). *Informe Mundial sobre las Drogas 2025 de UNODC: La inestabilidad mundial agrava el impacto social, económico y de seguridad del fenómeno mundial de las drogas*. [https://www.unodc.org/unodc/es/press/release/s/2025/June/unodc-world-drug-report-2025\\_-global-instability-compounding-social-economic-and-security-costs-of-the-world-drug-problem.html](https://www.unodc.org/unodc/es/press/release/s/2025/June/unodc-world-drug-report-2025_-global-instability-compounding-social-economic-and-security-costs-of-the-world-drug-problem.html)
- UNODC, Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito. (2024, octubre 18). *Resultados del monitoreo a cultivos de coca hecho en 2023 no son ajenos a presión global por aumento de la demanda*. <https://www.unodc.org/rocol/es/noticias/colombia/monitoreo-de-territorios-con-presencia-de-cultivos-de-coca-2023.html>
- Voss, Gavin; y Shuldiner, Henry (2025, junio 3). La ofensiva contra la minería ilegal en Ecuador elude el problema de fondo. *InSight Crime*. <https://insightcrime.org/es/noticias/ofensiva-contra-mineria-ilegal-ecuador-elude-problema-de-fondo/>

Artículo en normas APA 7ma. Edición.



Artículo de **libre acceso** bajo los términos de la **Licencia Creative Commons Reconocimiento – NoComercial – CompartirIgual 4.0 Internacional**. Se permite que otros remezclen, adapten y construyan a partir de su obra sin fines comerciales, siempre y cuando se otorgue la oportuna autoría y además licencien sus nuevas creaciones bajo los mismos términos.