



OCEANOPOLÍTICA Y CRIMEN TRANSNACIONAL ORGANIZADO EN EL PACÍFICO SUR ORIENTAL: DESAFÍOS PARA LA GOBERNANZA MARÍTIMA Y LA SEGURIDAD REGIONAL

OCEANPOLITICS AND TRANSNATIONAL ORGANIZED CRIME IN THE SOUTHEAST PACIFIC: CHALLENGES FOR MARITIME GOVERNANCE AND REGIONAL SECURITY

OCEANOPOLÍTICA E CRIME ORGANIZADO TRANSNACIONAL MARÍTIMO NO PACÍFICO SUL ORIENTAL: DESAFIOS PARA A GOVERNANÇA MARÍTIMA E A SEGURANÇA REGIONAL

BERNARDO GORTAIRE-MOREJÓN

Docente Investigador del Centro de Estudios y Pensamiento Estratégico de la Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE. M.Sc. en Política Pública y Desarrollo Humano; E-mail: bgortairemorejon@gmail.com. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4794-3239>

HUMBERTO GÓMEZ

Docente Investigador del Centro de Estudios y Pensamiento Estratégico de la Universidad de las Fuerzas Armadas, ESPE, M.Sc. en Geomática, Mtr. Pensamiento Estratégico, Mgtr. Ciencias Navales; E-mail: mhgomezp@yahoo.com, mhgomez1@espe.edu.ec. ORCID: <https://orcid.org/0009-0005-4884-8478> Apoyo y financiamiento: Este artículo forma parte de los productos del proyecto de investigación “Efecto del nivel de vinculación de la oceanopolítica en la institucionalidad del Estado, comprendido en el periodo 2002-2024: Propuesta de diseño de políticas, estrategias e institucionalidad, para el desarrollo y seguridad marítima del Ecuador” desarrollado por el Centro de Estudios y pensamiento Estratégico (CESPE) y la Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE, donde los autores fungían como Profesores No Titulares Invitados hasta el momento de redactar este artículo.

RESUMEN:

Este artículo teórico-descriptivo analiza la interacción entre la oceanopolítica y las dinámicas del crimen organizado transnacional marítima (COTM) en el Pacífico Sur Oriental. Se argumenta que la debilidad estatal, las brechas de gobernanza y la creciente relevancia estratégica del espacio oceánico confluyen en un contexto donde actores ilícitos han desarrollado capacidades de proyección transnacional comparables, en rapidez y flexibilidad, a las estatales. Tomando al Ecuador como caso ilustrativo, se identifican tensiones entre política pública, seguridad marítima y





cooperación multilateral. Se propone un nuevo marco conceptual sobre una “oceanopolítica paralela” del crimen y se delinearán implicaciones para la estabilidad regional y la seguridad humana.

Palabras clave: Oceanopolítica; Crimen organizado transnacional; Gobernanza marítima; Pacífico Sur; Seguridad.

ABSTRACT:

This theoretical-descriptive article analyzes the interaction between ocean politics and the dynamics of transnational maritime organized crime (TMOC) in the Eastern South Pacific. It argues that state weakness, governance gaps, and the growing strategic relevance of ocean space converge in a context where illicit actors have developed transnational projection capabilities comparable in speed and flexibility to those of states. Taking Ecuador as an illustrative case, tensions between public policy, maritime security, and multilateral cooperation are identified. A new conceptual framework on the “parallel ocean politics” of crime is proposed, and implications for regional stability and human security are outlined.

Keywords: Oceanpolitics; Maritime governance; Security; Southeast Pacific; Transnational organized crime.

RESUMO:

Este artigo teórico-descritivo analisa a interação entre a oceanopolítica e as dinâmicas do crime organizado transnacional marítimo (COTM) no Pacífico Sul Oriental. Argumenta-se que a debilidade estatal, as lacunas de governança e a crescente relevância estratégica do espaço oceânico convergem em um contexto no qual atores ilícitos desenvolveram capacidades de projeção transnacional comparáveis, em termos de rapidez e flexibilidade, às estatais. Tomando o Equador como caso ilustrativo, identificam-se tensões entre política pública, segurança marítima e cooperação multilateral. Propõe-se um novo marco conceitual de uma “oceanopolítica paralela” do crime e deliniam-se implicações para a estabilidade regional e a segurança humana.

Palavras-chave: Oceanopolítica; Crime organizado transnacional marítimo; Governança marítima; Pacífico Sul; Segurança.

1 INTRODUCCIÓN

Los océanos son la causa y el sostén de la vida, y el ser humano ha dependido de ellos a lo largo de su historia. Hoy los mares son las venas y arterias que canalizan entre el 80% y 90% del comercio mundial (UNCTAD, 2024). De esta manera algunas de las comunidades humanas han logrado acercarse al legado de los pueblos del mar de la Polinesia o las talasocracias mediterráneas, y han visto en el océano no solo una fuente de recursos, sino un espacio de ocupación vital para la subsistencia de su poder comercial y estatal (Gómez, 2023a).





Siguiendo el legado del Imperio Británico, los Estados Unidos han consolidado su hegemonía a través de una sólida apropiación del papel de garante de la libre navegación. A pesar de tener respuestas por parte de otros actores globales, el poder marítimo de la Armada estadounidense no tiene rival en el presente. Por otro lado, la República Popular China ha demostrado su interés de romper con sus ataduras continentales para pasar a ser un actor con presencia global, precisamente enfocando gran parte de su atención en el Mar de China Meridional. Este proceso genera tensiones no solo con los vecinos regionales que reclaman soberanía sobre sus aguas, sino con los propios Estados Unidos, que buscan mantener a la República Popular China en una posición de fácil contención (Gortaire-Morejón, 2023).

La estrategia de seguridad publicada en noviembre de 2025 por la administración de Donald Trump es una pieza clave en el nuevo rompecabezas geopolítico. Este documento que representa un giro estratégico dramático al retraer el papel de Estados Unidos como actor global, para enfocarse más en su dominio hemisférico propone, entre otras cosas recurrir “a nuestros amigos consolidados en el hemisferio para controlar la migración, detener el flujo de drogas y fortalecer la estabilidad y la seguridad en tierra y mar” (Estados Unidos, 2025, p. 16). En paralelo, también apunta a reorganizar la Guardia Costera y la Armada para enfocarse en acciones contra la migración ilegal, el narcotráfico y el control de rutas de tránsito (Estados Unidos, 2025)

De esta manera, las ideas de la centralidad del mar como un espacio del poder nacional consolidadas por Alfred Mahan (1918), elevadas a su propia esfera de análisis con la visión de oceanopolítica construida por Martínez Busch (1993), ponen en relieve la importancia del mar para los Estados. Sin embargo, la centralidad estratégica del mar contrasta con la limitada “cultura marítima” de varios Estados costeros del Pacífico Sur, donde la proyección de poder y la provisión de bienes públicos, entre ellos, la seguridad, el control, y la provisión de justicia, se quedan rezagadas frente a la velocidad de adaptación del crimen organizado transnacional marítimo (COTM).

El caso del Ecuador resulta paradigmático y ha ganado especial atención en el último lustro debido a la crisis multinivel que lo ha convertido en uno de los Estados más violentos de la región y, con sus respectivas salvaguardias, del mundo. El país combina una posición geoestratégica privilegiada y una Zona Económica Exclusiva (ZEE) extensa, con un incalculable valor medioambiental ligado sobre todo a las Islas





Galápagos, pero también una gran riqueza en recursos, con instituciones fragmentadas y débiles, capacidades operativas intermitentes y discontinuidad en la política marítima. A la par, el COTM ha sofisticado su logística, a través de mejores prácticas de contaminación de contenedores, lanchas rápidas, semisumergibles, uso de drones, así como su infiltración en nodos portuarios e incluso en la administración del gobierno, erosionando la soberanía funcional y aumentando la violencia asociada al mercado de cocaína, transformando al país en un nodo crítico de la geopolítica del crimen organizado (Emmerich, 2015; UNODC, 2024).

Tanto Colombia como Perú se suman a este entorno desde su condición como los dos Estados donde más cocaína se produce a nivel global. Los esfuerzos políticos y de securitización han resultado insuficientes para lidiar con la gran capacidad de adaptación de las economías y actores criminales. De esta manera, la producción de cocaína ha alcanzado niveles récord, con un aumento de un 220% de las incautaciones entre 2012 y 2022 (UNODC, 2024). Aunque mucha de la producción, especialmente la del VRAEM, tiene una ruta a través del Amazonas, la ruta del Pacífico es clave para mantener con vida a grupos irregulares y organizaciones criminales en la región.

Finalmente, Chile que había logrado mantenerse alejado de las cadenas de crimen transnacional durante varias décadas ha comenzado a mostrar evidencia de haberse incorporado a la problemática de la cadena global de narcotráfico de forma significativa (Fiscalía de Chile, 2021). De esta manera, los puertos chilenos son cada vez más explotados para el envío de cocaína y para el movimiento de precursores químicos, especialmente aquellos que provienen de China, para la elaboración de drogas sintéticas en la región. Aunque el estado de la seguridad en Chile no se ha deteriorado tanto como en otros países de la región, existen variaciones como el aumento de homicidios relacionados al narcotráfico y los reportes de presencia de organizaciones transnacionales de México, Perú y Venezuela en el país que merecen atención y alerta (Pechinsky, 2021; Cavalari, Manjarrés y Newton, 2025).

De esta manera, se han identificado grupos delictivos que han establecido alianzas transnacionales en todos los países que forman parte del Pacífico Sur Oriental, generando cadenas logísticas que recurren a la diversificación y perfeccionamiento de métodos de captura institucional (corrupción), reclutamiento (coerción e intimidación), ocupación territorial, incluso promoviendo prácticas para instaurar un entorno cultural basado en la violencia y el terror, así como su propia línea





de inovação y desarrollo (Cortes Castillo, 2020; Fiscalía de Chile, 2021; Torres, 2021; Echeverry Andrade, Jaramillo y García Llave, 2024; Rodríguez, 2024; Stevenson, 2024, Angulo, 2025). Gran parte de este éxito está ligado a una visión transnacional de la economía criminal, priorizando sus intereses y beneficios a nociones como un nacionalismo o un sentido de patria. Al mismo tiempo, el uso del mar como una zona flexible en el ejercicio de soberanía ha abierto las puertas para que los grupos criminales organizados lo observen como un espacio de apropiación y uso.

La relevancia que tiene el mar en la cadena logística del COTM amerita su propio nivel de análisis y destaca por las líneas de acción tomadas en otras regiones como el despliegue de fuerzas estadounidenses en El Caribe cercano a Venezuela, las cuáles han comenzado con hundimientos de lanchas que supuestamente se dirigían con droga destinada hacia Estados Unidos (Bertrand Schmitz y Cohen, 2025).

En este sentido, en este artículo, desde un enfoque teórico-descriptivo, se busca describir y analiza la articulación entre la oceanopolítica, la gobernanza marítima y COTM en el Pacífico Sur Oriental, proponiendo el concepto de 'oceanopolítica paralela' para referir la apropiación criminal de las funciones esenciales del Estado en el mar. El artículo integra literatura clásica y contemporánea (Mahan, 1918; Till, 2004; Emmerich, 2015; Gómez, 2023a, 2023b), marcos de inteligencia estratégica (Kent, 1965; Gibson, 2014; Lowenthal, 2020) y evidencia reciente sobre gobernanza marítima e incidencia delictiva en el caso paradigmático de Ecuador.

2. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA: OCEANOPOLÍTICA, GOBERNANZA Y CRIMEN

2.1 OCEANOPOLÍTICA COMO EXTENSIÓN DE LA GEOPOLÍTICA DEL PODER MARÍTIMO

Desde la tradición estratégica militar, el control de las vías marítimas, incluyendo archipiélagos, atolones y estrechos, así como de las bases navales configura ventajas decisivas (Corbett, 1911, Mahan, 1918). Sin embargo, en el siglo XXI, la visión oceanopolítica desborda el apartado militar e incorpora cadenas





logísticas globales, regímenes ambientales, innovación tecnológica, datos y estándares de seguridad de la vida humana en el mar. La noción de poder marítimo combina capacidades materiales (flota, guardacostas, vigilancia) y capacidades institucionales (diseño de política pública, diplomacia técnica, regulación), y demanda tanto una claridad estratégica en la doctrina, como una voluntad política que oriente el esfuerzo del Estado para invertir en medios y capacidades.

Para los fines de este análisis se aborda la corriente desarrollada por el almirante chileno y comandante en jefe de la Armada de Chile entre 1990 y 1997, Jorge Martínez Busch, quien planteaba que a la oceanopolítica como una rama que busca que la “gestión política aprecie la influencia del mar en el ciclo vital del Estado” (1993, p. 3). Álvarez Aguirre plantea que:

la oceanopolítica es un disciplina en crecimiento, que, a medida que aumenta la importancia del mar, se vuelve más evidente la necesidad de preservar y proteger los océanos, vitales para la existencia humana, por lo que adquiere una relevancia cada vez mayor en los ámbitos político, social y económico (2024, p. 73).

Para Gómez la oceanopolítica “se trata de ocupar el espacio oceánico como un verdadero espacio de conocimiento y desarrollo del Estado” (2023b, p. 154). Sobre su relación con la geopolítica, plantea que ninguna antecede a la otra, sino que ambos conceptos “nacieron espontáneamente desde el instante en la que el hombre comprendió la importancia que un determinado espacio geográfico representa parte de su supervivencia y desarrollo” (Gómez, 2023b, p. 164). De esta manera, se abre una interpretación mucho más profunda sobre las obligaciones y posibilidades estatales con respecto al mar.

Las reglas del juego en la dinámica de gobernanza marítima están marcadas principalmente por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR). Sin embargo, la falta de la firma por parte de países como Perú, o de su ratificación, como en el caso de Colombia, también recuerdan que los intereses oceanopolíticos de los Estados siguen jugando un papel fundamental en la dinámica internacional. El marco de debilitamiento del sistema multilateral debido a la contracción en el rol de Estados Unidos como financista y regulador también condiciona la puesta en práctica de todos los principios acordados en el marco de Naciones Unidas, toda vez que existe menos coordinación al momento de tomar acciones colectivas y se retorna a un escenario donde es el poder individual de cada





Estado el que define la tónica del ejercicio de soberanía en todos los ámbitos, incluyendo el marítimo.

En cualquier caso, vale la pena destacar que la gobernanza marítima sigue respondiendo a criterios más flexibles que en el ámbito terrestre. Haciendo gala del juego de palabras la gobernanza marítima es bastante líquida. Es precisamente como consecuencia de esta realidad fáctica que los actores no estatales que actúan por fuera de la ley aprovechan estos vacíos de poder para el alcance de sus objetivos. Debido al impacto que tiene en la seguridad y el bienestar ciudadano el problema del narcotráfico tiende a ser el primer problema en ser abordado. No obstante, aquí también intervienen otros delitos como:

la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR), la piratería, el transporte de material extraído a través de la minería para ser procesado, el desplazamiento de madera talada ilegalmente, así como el envío de especies exóticas capturadas, la trata y tráfico de migrantes en algunas zonas del planeta, el contrabando en volumen (Gortaire-Morejón, 2025, p. 24).

2.2 CRIMEN ORGANIZADO TRANSNACIONAL MARÍTIMO (COTM): ADAPTACIÓN Y CAPTURA FUNCIONAL

El COTM opera mediante portafolios diversificados y despliega tecnologías discretas, e incluso en los casos más graves recurre al uso de la violencia. Conceptualmente, se configura una “oceanopolítica paralela”: redes ilícitas que ocupan el espacio marítimo, e incluso llegan a reemplazar funciones esenciales que le corresponden al Estado como la seguridad, el arbitraje de disputas y dinámicas logísticas, en nodos costeros y rutas de alta densidad. Esto se logra aprovechando también la ausencia de una visión oceanopolítica, pues los tomadores de decisión ven en el mar un espacio secundario generando vacíos que los actores delictivos pueden ocupar.

Tal y como lo plantea Till:

el éxito de la delincuencia transnacional, tal y como el tráfico de drogas, aumenta el poder de aquellas personas que desafían a los Estados civilizados y todo lo que estos representan; socava su prosperidad, seguridad y capacidad para conectarse con otros países (2004, p. 294).





La puja por solventar este problema también debilita el debate democrático, pues enfrenta a los actores legítimos a rencillas internas desviadas del principal objetivo que debe ser la recuperación del control soberano de la seguridad.

Por otro lado, el vector marítimo del narcotráfico combina tres familias de métodos: a) contaminación de contenedores y cargas en buques de gran calado; b) lanchas rápidas y embarcaciones pesqueras artesanales que operan como plataformas de tránsito o transferencia; y c) dispositivos de baja firma como *Low-Profile Vessels* (LPV) y submarinos completos (Bagley, 2008; Kropiwnicka, 2018; Woolston & Shuldiner, 2025). Estas actividades se entremezclan con actos de violencia contra pescadores, miembros de cuerpos de seguridad del Estado y compañías privadas, así como estrategias de cooptación.

Entre 2024 y 2025, la mayoría de las incautaciones de dispositivos submarinos se concentraron en el Pacífico americano: 83% de los casos se registraron en rutas de Sur y Centroamérica, con una tendencia sostenida al alza en la década de 2020 (Woolston & Shuldiner, 2025). Los semisumergibles de fibra y bajo perfil térmico (autonomía ≤ 500 km), desplegados desde los manglares colombo-ecuatorianos, evidencian un nivel de I+D criminal que ya compite con capacidades industriales formales y obliga a una respuesta tecnológica estatal de mayor alcance (Woolston & Shuldiner, 2025). Aunque minoritarios, estos últimos revelan el músculo financiero-logístico de los carteles y constituyen una señal de alerta para ampliar inversión pública en detección. En cualquier caso, se trata de un reto combinado pues no solo se trata de detectar y detener el material que está siendo exportado sino de poner un freno a la producción.

Se debe señalar que la Oficina del Inspector General del Departamento de Seguridad Nacional de los Estados Unidos reportó que la cocaína requisada no alcanzó la meta de 690 t, apuntando a una brecha entre flujos reales y capacidades de interdicción (OIG, 2025). La explicación plausible combina migración modal (más rutas terrestres y aéreas), mejoras en la evasión marítima y mayor adopción de tecnologías (GPS, firmas reducidas, drones). De allí la recomendación de reforzar interceptores rápidos, capacidades digitales y bases de datos, además de actualización normativa (OIG, 2025), pero también se entrevé la justificación política para aumentar las acciones de uso de la fuerza letal por parte de la administración de Donald Trump, respaldadas por ciertos sectores del conservadurismo regional y global.





No obstante, este tipo de enfoques desconocen otros eslabones que forman parte del COTM, los cuales llegan a involucrar a los mismos actores o agentes completamente diferentes. Tomando en cuenta la interconexión de las economías criminales, y la falta de medidas correctivas que conducen y favorecen al cometimiento de actividades ilegales, un enfoque netamente punitivo y militarizado podría meramente desplazar las acciones hacia otras vertientes del COTM.

Esto se alinea con la debilidad estructural de los Estados que forman parte del Pacífico Sur Oriental. Mazzuca (2021) ha descrito a los países de la región como Estados patrimonialistas capturables por élites y facciones, incluidos grupos criminales. En el plano estatal, la legitimidad del uso de la fuerza depende de su sujeción al derecho y de su orientación a bienes públicos. El desbordamiento criminal en el mar es, por tanto, un indicador de déficit de capacidad y de gobernanza más que un simple “problema policial”.

De esta manera, la adaptación técnica de los grupos del crimen organizado se complementa con la captura funcional del aparato estatal en puntos críticos de la cadena marítimo-portuaria. Mecanismos como la sobrefacturación o la infravaloración en comercio exterior (*trade misinvoicing*), falsificación documental, uso de centros *offshore* y paraísos fiscales, y la cooptación de funcionarios aduaneros, portuarios, e incluso miembros de las fuerzas de seguridad del Estado, permiten enmascarar capitales ilícitos como flujos privados regulares (UNODC, 2024).

El lucro de estas economías ilícitas reduce incentivos para atacar la estructura del sistema, y la retórica anticorrupción coexiste con esquemas tolerados de facto, blindados por debilidades administrativas y judiciales. Se debe destacar que este es un proceso heterogéneo, en una puja constante entre actores que buscan eliminar de forma efectiva los actos por fuera de la ley versus aquellos que cooptados (o forzados) forman parte de los actos delictivos en contra del Estado y el orden público.

De esta manera, las fuerzas que buscan preservar el orden establecido deben lidiar con disrupciones tanto externas como internas que apelan al cometimiento de actividades ilícitas con el fin último de lucrar o acumular poder. En este sentido, las acciones de interdicción y el recurso de la fuerza armada son síntomas, más que soluciones, a problemas de índole estructural, que ameritan una participación más profunda y estratégica del Estado como ente articulador del poder y el interés nacional.

El carácter adaptativo del COTM impone la necesidad de una respuesta evolutiva e integrada que incluya: a) combinar interdicción material (interceptores





híbridos, sensores térmicos/satelitales, patrullas oceánicas); b) actualizar marcos legales para cerrar lagunas y armonizar estándares probatorios y de cooperación; c) reinstalar la inteligencia estratégica como función de Estado (no de coyuntura); y d) fortalecer la trazabilidad comercial/financiera para desincentivar *misinvoicing* y uso de jurisdicciones opacas (Bagley, 2008; Kropiwnicka, 2018; OIG, 2025; UNODC, 2024).

2.3 INTELIGENCIA ESTRATÉGICA EN EL DOMINIO MARÍTIMO

La inteligencia estratégica constituye la bisagra entre la comprensión del fenómeno y la acción estatal frente al COTM. En el Pacífico Sur Oriental, su razón de ser no debería ser “contar hechos”, sino anticipar rutas, actores, modalidades y ventanas de oportunidad para desarticular nodos antes de que ejecuten operaciones y, a la vez, proteger activos estratégicos del Estado y de la economía marítima legal. Para esto son necesarios sistemas avanzados, interoperabilidad real entre agencias y entornos institucionales confiables, especialmente en contextos donde la captura institucional y la politización de la inteligencia han erosionado las alertas tempranas y la toma de decisiones basada en evidencia.

La literatura de inteligencia estratégica (Kent, 1965, Gibson, 2014; Lowenthal, 2020) enfatiza la necesidad de integrar OSINT, evaluación de riesgos y diseño de cursos de acción en entornos complejos. En el mar, ello exige fusión interagencial, diplomacia técnica y cooperación multinivel para anticipar, disuadir y desarticular redes ilícitas con mínima externalidad sobre derechos humanos y comercio legítimo. En la región existen instancias de cooperación marítima entre los Estados de la región, como la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS) y recientemente se han consolidado esfuerzos para el intercambio de inteligencia a nivel regional como la Alianza Sudamericana de Inteligencia Estratégica. A esto se suman los esfuerzos bilaterales o multilaterales de fuerzas de seguridad y órganos competentes de estos países. No obstante, los actores del CTOM todavía son capaces de desafiar los controles estatales.

Para consolidar una mejor respuesta es importante consolidar una arquitectura efectiva que combine identificación automática, seguimiento de largo alcance, repositorios de vigilancia integrados, servicios de inteligencia geográfica (GEOINT) de visualización, listas nacionales de buques de interés y modelos de intercambio de información estandarizados. La lógica de estas herramientas debe ser doble:





homogenizar el entendimiento del problema entre múltiples actores y niveles de decisión, y habilitar respuestas dinámicas que interdicen, disuadan o desarticulen con proporcionalidad y oportunidad operativa.

El flujo de inteligencia debería circular hacia quienes pueden transformar información en acción lícita (aduanas, autoridad marítima, fiscalías, unidades de interdicción de las fuerzas de seguridad) bajo estándares de protección de fuentes y de datos. En el plano regional, el intercambio multinivel y las operaciones combinadas disminuyen la asimetría informativa que el COTM explota entre jurisdicciones. De lo contrario, las brechas legales, tecnológicas y políticas dificultan la sincronía y alimentan zonas grises aprovechadas por las redes criminales.

En la región persiste una brecha norte-sur en acceso y dominio de herramientas avanzadas de inteligencia. La coyuntura actual demuestra que la salida no es replicar modelos ajenos, sino ajustar el diseño a capacidades instaladas, construir interoperabilidad gradual, y priorizar módulos de alto impacto costo-efectivo. Mientras se tejen acuerdos de cooperación que permitan acceso a tecnología y entrenamiento sin generar dependencias críticas, se vuelve necesario además asignar responsabilidades sobre los Estados que forman parte del eslabón de destino de los bienes ilícitos como droga, madera, minerales y pesca INDNR.

3 GEOGRAFÍA MARÍTIMA CRIMINAL: UNA MIRADA DESDE EL CASO ECUATORIANO

El corredor Pacífico, que atraviesa desde Chile hasta México, concentra varias rutas de cocaína y otros productos de origen ilícito con nodos de consolidación en puertos de Sudamérica y Centroamérica. Como se planteaba previamente, la evolución técnica de los ‘narcosubmarinos’ y semisumergibles amplió autonomía y carga útil (Woolston & Shuldiner, 2025), reduciendo la tasa de intercepción. Sin embargo, el fenómeno también responde a coyunturas sociopolíticas, en el marco de la debilidad estatal de los países de América Latina (Mazzuca, 2021), potenciado por el escenario de multicrisis como consecuencia de la pandemia de COVID-19. El crimen organizado pudo aprovechar los marcos de necesidad para reclutar y coaccionar a varios segmentos sociales para sumarse a la cadena de economías criminales.





Uno de los hitos clave en el Pacífico Sur Oriental es la aceleración de la transformación de Ecuador en un nodo clave en el transporte de bienes ilícitos. La descomposición del entorno de gobernanza, la pérdida de capacidades estatales y una serie de crisis políticas convirtieron al país en un territorio de fácil ocupación, en beneficio de organizaciones criminales locales que establecieron nexos con actores criminales de países vecinos y de México, lo cual ha sido explotado de forma clara sumiéndolo en un entorno de violencia extrema, que lo ha llevado a ser catalogado como el sexto país más conflictivo del mundo de acuerdo al “Índice de conflictos” de la organización ACLED (ACLED, 2025).

La captura del espacio ecuatoriano estuvo cargada de violencia armada. Un fenómeno que comenzó en las cárceles a través de una serie de masacres carcelarias y que paulatinamente se extendió hacia sectores urbano-marginales e incluso las ciudades más importantes del país, pero con especial gravedad en la región litoral (Gortaire-Morejón, 2024). En respuesta a la escalada de violencia, el gobierno ecuatoriano optó por realizar una contestada declaración de Conflicto Armado No Internacional (CANI) que ha sido cuestionada incluso por altas instituciones como la Corte Constitucional del Ecuador (2025) y que no ha servido como solución integral al problema, toda vez que incluso en 2025 se ha registrado un incremento del 47% de los homicidios con relación al año anterior (OECD, 2025).

De esta manera, la “geografía criminal” del COTM no puede leerse como un simple mapa de rutas. Es, más bien, una arquitectura dinámica de nodos, corredores y zonas de apoyo que se reconfigura según: a) oportunidades logísticas (puertos, estuarios, infraestructura exportadora); b) ventanas de vulnerabilidad institucional (corrupción, brechas de control, captura de información); y c) condiciones sociales que facilitan reclutamiento y silencio comunitario. El patrón observado muestra una triangulación consistente entre puerto-territorio urbano-espacio marítimo, donde la violencia y la cooptación operan como mecanismos de gobierno criminal, y la tecnología como multiplicador de alcance operativo.

El COTM tiende a consolidarse donde confluyen conectividad internacional y capacidad de ocultamiento. En el litoral, esto se expresa en la superposición de: a) grandes terminales y cadenas de exportación; b) espacios anfibios de difícil vigilancia (esteros, manglares, caletas artesanales); y c) puntos de tránsito o abastecimiento que expanden el radio de acción. En esa lógica, Galápagos aparece no solo como santuario ecológico sino como activo logístico. Un informante especializado lo





descreveu como “la gran gasolinera del mar” (comunicación personal, 22 de abril de 2025), en referencia a su uso para abastecimiento y continuación de travesías ilícitas. Solo en mayo de 2025 se registraron decomisos de 1,3 toneladas y 3,1 toneladas de cocaína en el archipiélago (El Comercio, 2025; Primicias, 2025). Este tipo de evidencia refuerza que la geografía criminal no se limita al borde costero: incluye puntos oceánicos de soporte que permiten evitar controles cercanos al área continental.

Se debe señalar además que la tecnología criminal más decisiva no siempre es la más visible, sino la que se mimetiza en la economía lícita. La contaminación de contenedores y cargas se complementa con el uso de lanchas rápidas, barcos pesqueros, y se entrelaza con el cometimiento de otros delitos como la piratería, la pesca INDNR, la minería ilegal, el tráfico de especies, el tráfico de armas y explosivos e incluso el terrorismo. En términos de incentivos, la diferencia entre redes locales y estructuras transnacionales se marca en la capacidad de mover “macrocargamentos”: una tonelada de cocaína colocada en Europa puede representar alrededor de USD 35 millones (Pachano, 2024). De la misma manera, solo una onza de oro supera los USD 4300 para finales de 2025 en una ola que no ha dejado de crecer en el último lustro (Inversoro, 2025). Bajo esta coyuntura los grupos delictivos aprovechan diferencias en la documentación y las lagunas normativas de las rutas comerciales para añadir oro extraído ilegalmente a las cadenas de suministro oficiales haciendo difícil su rastreo y reinvertiendo las ganancias en otros segmentos de su economía criminal (UNODC, 2025).

Esa expectativa de ganancia sostiene esquemas de corrupción y coacción en torno a información privilegiada (rutas, destinos, perfiles de control), explotación de puntos ciegos y manipulación de carga, incluso en productos de exportación de alta rotación (banano, atún enlatado) (Espín, 2025). La captura del entorno portuario, por tanto, debe entenderse como un proceso de infiltración de sistemas, no únicamente de “paso” de droga. Esto se complementa además con la toma del sistema penitenciario, la presencia activa en zonas marginales, así como el uso de empresas fachada que lavan dinero del crimen organizado, pero también se integran como fuente real de producción nacional.

De esta manera, la contención del problema del crimen organizado, incluyendo su faceta como COTM, depende de mecanismos híbridos público-privados. Ricardo Blanco destacó prácticas asociadas a acreditaciones internacionales y ciclos de control de precintos (sellos), uso de cámaras y escáneres, e incluso contratación de





equipos de seguridad diferenciados de la tripulación para reducir riesgos de contaminación interna (comunicación personal, 23 de abril de 2025). En este modelo no solo es el Estado el que asume responsabilidades en la seguridad nacional, sino que la ciudadanía a través de las empresas blinda el entorno de la degradación asociada con el crimen organizado.

Casos emblemáticos evidencian la escala del problema como el decomiso de 20 toneladas de cocaína en el buque MSC Gayane muestran cómo la contaminación puede alcanzar a grandes embarcaciones del comercio global e involucrar al sector privado en las cadenas del COTM (La Monica, 2019). La respuesta corporativa, pérdida de acreditaciones y rediseño normativo interna, sugiere que la gobernanza logística es un campo de disputa donde el crimen aprende, pero también donde el control puede endurecerse si existen incentivos reputacionales y comerciales claros; también demuestra que no todas las acciones deben partir del ámbito militar.

En términos de brechas concretas, Espín (2025) identifica limitaciones operativas, tecnológicas e institucionales que el crimen explota. Entre ellas están: la dependencia de procedimientos manuales, la obsolescencia de infraestructura de control y los déficits de interoperabilidad. Entre las propuestas para lidiar con este problema resaltan: el perfilamiento y escaneo avanzados, el uso de inteligencia artificial para análisis de riesgo, y el uso de plataformas digitales interconectadas de gestión portuaria y logística (por ejemplo, Navis N4 y AP+), complementadas con áreas físicas exclusivas de control, recalibración sistemática de equipos y el fortalecimiento de capacidades aduaneras operativas (Espín, 2025). Esta agenda es pertinente porque desplaza el enfoque desde la reacción táctica hacia la arquitectura de control que hace más costosa la contaminación, que además puede trasladarse al ámbito de la lucha contra la minería ilegal y la pesca INDNR.

Claro está que existen actos de violencia, piratería y disputa por capacidades materiales que requieren una respuesta contundente a través de las fuerzas de seguridad del Estado. Uno de los hallazgos sobre el caso ecuatoriano es que la expansión marítima del crimen en Ecuador ya incorpora repertorios de violencia que antes eran marginales. Entre 2017 y 2022 se denunciaron 850 ataques contra la comunidad pesquera de Esmeraldas (Dalby, 2022), en gran medida vinculados al robo de motores y lanchas rápidas (activos críticos para otras tareas del narcotráfico).

Incluso en 2025 se registró el asalto a una lancha de la Armada con sustracción de motores (Gortaire Morejón, 2025), lo cual representa un salto cualitativo: no es solo





depredação contra civiles, sino desafío directo a la capacidad coercitiva estatal. La piratería se nutre de jóvenes de 16 a 25 años provenientes de barrios marginales, lo que enlaza violencia marítima con precariedad urbana y disponibilidad de mano de obra para economías ilícitas (Amerise, 2023).

La evidencia de fuentes abiertas sistematizada en la investigación muestra también escenarios de confrontación armada y operaciones desde plataformas marítimas: ataques a patrullas tras atender buques mercantes contaminados, incursiones en muelles artesanales con múltiples víctimas, y episodios de hostilidad contra guardacostas durante registros por tráfico de combustible (Escuela de Capacitación y Doctrina Naval – CIMCON, 2023; Gortaire-Morejón, 2025). El punto analítico no es la casuística, sino el patrón pues el mar dejó de ser únicamente “ruta” y pasó a ser teatro operativo, donde la violencia cumple funciones de protección de carga, disuasión de control y captura de recursos materiales.

Otro hallazgo relevante es la convergencia entre delitos marítimos que, vistos por separado, parecen secundarios, pero que juntos alimentan ecosistemas criminales. La pesca INDNR puede costar a países en desarrollo entre USD 2 mil y 15 mil millones anuales (Liddick, 2014), afectando soberanía alimentaria y ecosistemas. Además, la investigación recoge evidencia de que flotas y cadenas asociadas a INDNR pueden compartir canales de abastecimiento (recursos y combustible) y, en casos, utilizar los mismos medios para tráfico de drogas, armas o trata de personas (Puspoayu y Setyowat, 2018; Manrique, 2020). En clave de geografía criminal, esto importa porque amplía las capas de cobertura bajo actividades con fachada legítima que facilitan permanencia, movilidad y el contacto entre redes ilícitas, elevando la resiliencia del sistema criminal ante la interdicción tradicional.

Para comprender por qué la problemática se acelera, es que el mar no solo se trata de un espacio geográfico de fácil explotación sino que la expansión del COTM coincide con una coyuntura donde vulnerabilidades sociales y tensiones políticas reducen la capacidad de control y aumentan la oferta de actores reclutables. La región (y particularmente los entornos costeros) enfrenta percepciones sostenidas de inseguridad, América Latina aparece como la región que más insegura se siente en el mundo (Gallup, 2024) y, en la última década, el promedio regional sugiere que 2 de cada 10 personas han sido víctimas del crimen (Lupu et al., 2023). En paralelo, se subraya la relación entre desigualdad y violencia como núcleo explicativo persistente (Wilkinson, 2006; Haddad et al., 2024).





En la costa ecuatoriana se puede enfatizar que la inequidad, el abandono estatal y una infraestructura insuficiente para población local (con excepciones relativas en grandes puertos) generan condiciones que vuelven “predecible” la incorporación creciente de actores locales al crimen organizado. En términos causales, la coyuntura no “produce” automáticamente crimen, pero sí crea un entorno donde el COTM puede: a) reclutar más barato; b) comprar silencios con mayor eficacia; y (c) desplazar costos de riesgo hacia jóvenes marginalizados.

A esto se añaden impactos recientes que tensionan gobernabilidad y economía cotidiana. La pandemia funcionó como shock social y político con efectos de largo plazo (Lewkowicz et al., 2022; Sorsa y Kivikoski, 2023), y en el caso ecuatoriano se documentó el carácter dramático de su impacto sanitario en un foco de la violencia actual como lo es la provincia del Guayas (Fernandez-Naranjo et al., 2024). En contextos así, el control territorial y logístico se vuelve más poroso, y se puede tomar ventaja del espacio geográfico.

En el entorno de crisis se degradan rutinas institucionales, aumenta la tolerancia social a “soluciones rápidas” y se expanden mercados ilegales que financian control armado. El resultado operativo es que la geografía criminal se densifica justamente donde la crisis incrementa informalidad, precariedad y desconfianza, y donde la política pública tiende a responder con ciclos cortos de emergencia que no reconstituyen capacidades de manera sostenible. Si bien el caso ecuatoriano se muestra como ejemplar para esta realidad, no se puede desconocer que es una realidad compartida en el Pacífico Sur Oriental.

En suma, se evidencia que el COTM proyecta poder combinando logística encubierta (contaminación de carga, captura de información, corrupción), capacidad coercitiva (violencia marítima, piratería como captura de medios), y aprovechamiento de economías grises (INDNR, abastecimientos y coberturas) demostrando una visión oceanopolítica paralela. La geografía criminal resultante no es aleatoria, pues responde a una racionalidad de minimización de riesgo y maximización de conectividad, reforzada por una coyuntura socioeconómica y política que, lejos de ser un telón de fondo, opera como catalizador de reclutamiento, impunidad y expansión territorial.





4 CONCLUSIONES

El COTM ha construido una oceanopolítica paralela que aprovecha vacíos de gobernanza y asimetrías jurisdiccionales. La respuesta eficaz exige política marítima de Estado, continuidad institucional, interoperabilidad y diplomacia técnica. Tal y como lo plantea Till: “el mantenimiento del orden en el mar requiere un mayor nivel de concienciación, políticas eficaces y una gobernanza integrada” (2004, p. 294).

La cooperación regional en el Pacífico Sur Oriental debe transitar de la adhesión normativa a ejercicios operativos conjuntos con intercambio de inteligencia, patrullaje coordinado, control de contenedores y la adopción de una visión oceanopolítica propia. Se debe entender además que la seguridad humana y los derechos humanos son multiplicadores de eficacia, no obstáculos para el alcance de objetivos de seguridad.

En línea de lo que planteaba el Vicealmirante de la Armada de los Estados Unidos R. L. Conolly, el control del mar no es un fin en sí mismo, lo importante es la explotación de ese control (Till, 2004, p. 137). Si bien las visiones tradicionales sobre el mar lo abordaban como un escenario estratégico en el escenario de la guerra interestatal, la coyuntura actual demanda una visión clara de su ocupación en tiempos de paz para evitar su uso por parte de actores no estatales con objetivos no legítimos.

El uso de la fuerza estatal debe estar anticipado y complementado por una mejora del apartado de la inteligencia estratégica y un esfuerzo certero en la generación de políticas públicas que promuevan mejores condiciones de vida para los ciudadanos de la región. Fallar en este objetivo puede devenir no solo en un intento fallido para contener a las organizaciones criminales, al radicalizarlas o desplazar su ámbito de acción temporalmente o territorialmente, sino también debilitar el vínculo entre el ciudadano y su Estado, incidiendo en inestabilidad, conflictividad social y perpetuación de la pobreza y desigualdad.

REFERENCIAS

ACLED. **Conflict Index**. Armed Conflict Location & Event Data Project, 2025. Disponible en: <https://acleddata.com/series/acled-conflict-index>. Acceso en: 16 dic. 2025.





ÁLVAREZ AGUIRRE, Rodrigo. La oceanopolítica. **Cuadernos de Estrategia**, n. 227, p. 27-75, 2024. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=9760678>. Acceso en: 16 dic. 2025.

AMERISE, Atahualpa. “Los piratas mataron a mi hermano”: el terror en los ríos y mares de Ecuador por la oleada de asaltos armados. **BBC News Mundo**, 3 may. 2023. Disponible en: <https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-65352883>. Acceso en: 16 dic. 2025.

ANGULO, Jazmine. Perú en la ruta continental del narcotráfico: coca, narcoaviones y lanchas que abastecen el mercado de Estados Unidos. **Infobae**, 30 oct. 2025. Disponible en: <https://www.infobae.com/peru/2025/10/30/peru-en-la-ruta-continental-del-narcotrafico-coca-narcoaviones-y-lanchas-que-abastecen-el-mercado-de-estados-unidos/>. Acceso en: 16 dic. 2025.

BAGLEY, Bruce Michael. Globalización y crimen organizado en Latinoamérica y el Caribe. En: SOLIS, Luis Guillermo y ROJAS ARAVENA, Francisco. (Eds). **Crimen organizado en América Latina y el Caribe**. Santiago, Chile: Catalonia, 2008. p. 109-138.

BERTRAND, Natasha; SCHMITZ, Avery; COHEN, Zachary. Here’s what the US military is using to strike alleged drug boats. **CNN**, 11 nov. 2025. Disponible en: <https://www.cnn.com/2025/11/11/politics/military-strikes-platforms-caribbean-pacific>. Acceso en: 16 dic. 2025.

CAVALARI, Mariana; MANJARRÉS, Juliana; NEWTON, Christopher. InSight Crime’s 2024 Homicide Round-Up. **InSight Crime**, 26 feb. 2025. Disponible en: <https://insightcrime.org/news/insight-crime-2024-homicide-round-up/#h-chile-12-7>. Acceso en: 16 dic. 2025.

CORBETT, Julian S. **Some principles of maritime strategy**. London: Longmans, Green and Co., 1911.

CORTE CONSTITUCIONAL DEL ECUADOR. **Control de constitucionalidad del decreto ejecutivo de estado de excepción 493: Dictamen 1-25-EE/25**. 2025. Disponible en: <https://www.corteconstitucional.gob.ec/control-de-constitucionalidad-del-decreto-ejecutivo-de-estado-de-excepcion-493/>. Acceso en: 17 abr. 2025.

CORTES CASTILLO, Darío Enrique. Crimen transnacional organizado: las Organizaciones del narcotráfico mexicano en Colombia: Los carteles mexicanos en Colombia. **Novum Jus**, v. 14, n. 2, p. 123-146, 2020. DOI: <https://doi.org/10.14718/NovumJus.2020.14.2.6>.

DALBY, Chris. Pescadores en Ecuador abocados a la muerte o la desesperación por ataques de piratas. **InSight Crime**, 2022. Disponible en: <https://insightcrime.org/es/noticias/pescadores-ecuador-abocados-muerte-desesperacion-ataques-piratas/>. Acceso en: 21 may. 2025.

ECHEVERRY ANDRADE, F. H.; JARAMILLO, Ciro; GARCIA LLAVE, Ruth. Analysis of illicit drug trafficking in Colombia’s maritime spaces: A spatial exploratory approach. **Journal of Maritime Research (JMR)**, v. 21, n. 2, p. 135-145, 2024. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=9984928>. Acceso en: 16 dic. 2025.





EL COMERCIO. Policía decomisó más de una tonelada de cocaína en Galápagos. 2025. Disponible en: <https://www.elcomercio.com/actualidad/seguridad/policia-decomiso-tonelada-cocaina-galapagos.html>. Acceso en: 27 may. 2025.

EMMERICH, Norberto. Geopolítica del narcotráfico en América Latina. Toluca, México: Instituto de Administración Pública del Estado de México, 2015.

ESCUELA DE CAPACITACIÓN Y DOCTRINA NAVAL (CIMCON). Incorporación de acciones violentas por parte de grupos delincuenciales organizados (GDO) en la interdicción de go fast en ruta sur Galápagos-Ecuador (ECN 16 CMCON 2023). **Armada de Colombia**, 2023. Disponible en: <https://cimcon.armada.mil.co/content/estudios-de-caso-de-narcotr-fico-mar-timo-o-2023>. Acceso en: 16 dic. 2025.

ESPÍN, Hugo Marcelo. El desafío de la seguridad de los puertos en el Ecuador. Plan V, 2025. Disponible en: <https://planv.com.ec/historias/crimen-organizado/el-desafio-de-la-seguridad-de-los-puertos-en-el-ecuador/>. Acceso en: 12 may. 2025.

ESTADOS UNIDOS. The White House. *National Security Strategy of the United States of America*. Washington, DC, nov. 2025. Disponible en: <https://www.whitehouse.gov/wp-content/uploads/2025/12/2025-National-Security-Strategy.pdf>. Acceso en: 16 dic. 2025.

FERNANDEZ-NARANJO, Raul Patricio. et al. A proposed analytical approach to estimate excess daily mortality rates in Ecuador. *Frontiers in Public Health*, v. 12, 1250343, 2024. DOI: <https://doi.org/10.3389/fpubh.2024.1250343>.

FISCALIA DE CHILE. **Informe 2021: Observatorio del narcotráfico en Chile. 2021**. Disponible en: https://www.fiscaliadechile.cl/sites/default/files/documentos/Informe_2021_Observatorio_Narcotrafico_Chile.pdf. Acceso en: 16 dic. 2025.

GALLUP. **The Global Safety Report**. 2024. Disponible en: https://insightcrime.org/wp-content/uploads/2024/10/Gallup_Global-Safety-Report-2024.pdf. Acceso en: 25 abr. 2025.

GIBSON, Stevyn. Exploring the role and value of open source intelligence. In: HOBBS, Christopher; MORAN, Matthew; SALISBURY, Daniel (Eds.). **Open source intelligence in the twenty-first century: new security challenges**. Londres, Inglaterra: Palgrave Macmillan, 2014. p. 95-110.

GÓMEZ, Humberto. Capítulo I: La navegación, la talasocracia y la oceanopolítica. En: CÓRDOVA, José et al. **El mar equinoccial y los intereses marítimos del Ecuador**. 1. ed. electrónica. Sangolquí, Ecuador: Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE, 2023a. p. 33-85.

GÓMEZ, Humberto. Capítulo III: El Mar Equinoccial y sus conceptos fundamentales. En: CÓRDOVA, José et al. **El mar equinoccial y los intereses marítimos del Ecuador**. 1. ed. electrónica. Sangolquí, Ecuador: Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE, 2023b. p.103-182.





GORTAIRE-MOREJÓN, Bernardo. *Dragón ascendente, Águila desafiante: desentrañando la competencia hegemónica entre China y EE.UU.* Sangolquí, Ecuador: Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE, 2023.

GORTAIRE-MOREJÓN, Bernardo. *América Latina, la región que se niega a ser.* Sangolquí, Ecuador: Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE, 2024.

GORTAIRE-MOREJÓN, Bernardo. Análisis sobre las dinámicas del Crimen Organizado Transnacional Marítimo (COTM) en la región del Pacífico III. Informe (insumo de proyecto), Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE, 30 jun. 2025. DOI: 10.13140/RG.2.2.36779.50720.

HADDAD, Cameron Nadim et al. Inside the World Bank's new inequality indicator: The number of countries with high inequality. *World Bank Blogs*, 2024. Disponible en: <https://blogs.worldbank.org/en/opendata/inside-the-world-bank-s-new-inequality-indicator--the-number-of->. Acceso en: 27 abr. 2025.

INVERSORO. Precio del oro en los últimos 10 años. 2025. Disponible en: <https://www.inversoro.es/precio-del-oro/precio-oro-ultimos-10-anos/>. Acceso en: 16 dic. 2025.

KENT, Sherman. *Strategic intelligence for American world policy.* Hamdem, Estados Unidos: Archon Books; Princeton University Press, 1965.

KROPIWNICKA, Marcelina. Transporte de droga: del narcosubmarino a las cargas con GPS. *Global Affairs (Universidad de Navarra)*, 2018. Disponible en: <https://www.unav.edu/web/global-affairs/detalle/-/blogs/transporte-de-droga-del-narcosubmarino-a-las-cargas-con-gps>. Acceso en: 3 may. 2025.

LA MONICA, Paul. Cargo ship owned by JPMorgan Chase seized by US with 20 tons of cocaine. **CNN**, 10 jul. 2019. Disponible en: <https://edition.cnn.com/2019/07/10/business/jpmorgan-msc-gayane-cocaine-seizure/index.html>. Acceso en: 14 may. 2025.

LEWKOWICZ, Jacek; WOZNIAK, Michal; WRZESINSKI, Michal. COVID-19 and erosion of democracy. *Economic Modelling*, v. 106, 105682, 2022. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.econmod.2021.105682>.

LIDDICK, Don. The dimensions of a transnational crime problem: the case of IUU fishing. *Trends in Organized Crime*, v. 17, p. 290-312, 2014. DOI: <https://doi.org/10.1007/S12117-014-9228-6>.

LOWENTHAL, Mark. *Intelligence: from secrets to policy.* Thousand Oaks: SAGE, 2020.

LUPU, Noam et al. (org.). *Pulso de la democracia.* Nashville, TN: LAPOP, 2023.

MAHAN, Alfred. *The influence of sea power upon history, 1660-1783.* 12. ed. Boston: Little, Brown and Company, 1918.





MANRIQUE, Luis. La flota pesquera china, corsarios del siglo XXI. **Política Exterior**. Disponible en: <https://www.politicaexterior.com/la-flota-pesquera-china-corsarios-del-siglo-xxi/>. 2020. Acceso en: 26 may. 2025.

MARTINEZ, Jorge. La oceanopolítica en el desarrollo de Chile. **Revista Marina**, 1993. Disponible en: <https://revistamarina.cl/revistas/1993/3/martinez1.pdf>. Acceso en: 18 sept. 2024.

MAZZUCCA, Sebastián. **Latecomer state formation: political geography and capacity failure in Latin America**. New Haven: Yale University Press, 2021.

NACIONES UNIDAS. **Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional y sus protocolos**. 2004.

OECD. Boletín semestral de homicidios intencionales en Ecuador: enero-junio 2025. Boletín semestral n. 4. **Pan American Development Foundation**, 2025. Disponible en: <https://oecd.padf.org/boletin-semestral-de-homicidios-intencionales-en-ecuador-semestre-2025/>. Acceso en: 16 dic. 2025.

OFFICE OF INSPECTOR GENERAL (OIG). The Coast Guard faces challenges interdicting non-commercial vessels smuggling drugs into the United States. 2025. Disponible en: <https://www.oig.dhs.gov/sites/default/files/assets/2025-02/OIG-25-17-Feb25.pdf>. Acceso en: 27 abr. 2025.

PACHANO, Cecilia. Cocaína, el problema que le estalla a Europa. **Cambio16**, 2024. Disponible en: <https://www.cambio16.com/cocaina-el-problema-que-le-estalla-a-europa/>. Acceso en: 12 may. 2025.

PECHINSKY, Ashley. Traficantes de armas tienen en la mira puerto de Chile. **InSight Crime**, 2021. Disponible en: <https://insightcrime.org/es/noticias/traficantes-armas-miran-puerto-chile/>. Acceso en: 25 jun. 2025.

PRIMICIAS. Cocaína valorada en USD 500 millones en Europa fue decomisada en las costas de Galápagos. 2025. Disponible en: <https://www.primicias.ec/sucesos/decomiso-cocaina-costas-galapagos-droga-ecuador-narcotrafico-96714/>. Acceso en: 27 may. 2025.

PUSPOAYU, Elisabeth; SETYOWATI, Peni. Illegal, unreported, and unregulated fishing as transnational organized crimes. **SHS Web of Conferences**, v. 54, 05003, 2018. DOI: <https://doi.org/10.1051/shsconf/20185405003>

RODRÍGUEZ, Paula Valentina. Estos son los carteles mexicanos que hacen presencia en Colombia, según la Defensoría del Pueblo. **Infobae**, 6 jun. 2024. Disponible en: <https://www.infobae.com/colombia/2024/06/06/estos-son-los-carteles-mexicanos-que-hacen-presencia-en-colombia-segun-la-defensoria-del-pueblo/>. Acceso en: 16 dic. 2025.

SORSA, Ville-Pekka; KIVIKOSKI, Katja. COVID-19 and democracy: a scoping review. **BMC Public Health**, v. 23, 1668, 2023. DOI: <https://doi.org/10.1186/s12889-023-16172-y>.





STEVENSON, Mark. El alcance global de los carteles mexicanos alimenta una crisis nacional en Ecuador. **Los Angeles Times** (ed. esp.), 13 ene. 2024. Disponible en: <https://www.latimes.com/espanol/internacional/articulo/2024-01-13/el-alcance-global-de-los-carteles-mexicanos-alimenta-una-crisis-nacional-en-ecuador>. Acceso en: 16 dic. 2025.

TILL, Geoffrey. **Seapower: a guide for the twenty-first century**. (Cass series: Naval policy and history, 23). Londres: Routledge, 2004.

TORRES, Arturo. Dos grandes carteles mexicanos de la droga se meten de lleno en Ecuador. **Primicias**, 6 mar. 2021. Disponible en: <https://www.primicias.ec/noticias/sociedad/grandes-carteles-droga-entran-ecuador-violencia-carceles/>. Acceso en: 16 dic. 2025.

UNCTAD. **Review of maritime transport 2024**. Geneva: United Nations, 2024.

UNODC. **World Drug Report 2024**. 2024. Disponible en: https://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/WDR_2024/WDR24_Key_findings_and_conclusions.pdf. Acceso en: 4 may. 2025.

UNODC. **Rising demand for minerals heightening risks of crime, corruption and instability**. 2025. Disponible en: https://www.unodc.org/unodc/en/press/releases/2025/May/unodc_rising-. Acceso en: 6 jun. 2025.

WILKINSON, Richard G. **The impact of inequality: how to make sick societies healthier**. New York: The New Press, 2006.

WOOLSTON, Sam; SHULDINER, Henry. Under the radar: what hundreds of narco-sub seizures tell us about global cocaine routes. **InSight Crime**, 2025. Disponible en: <https://insightcrime.org/news/under-radar-what-hundreds-ofnarco-sub-seizures-tell-us-about-global-cocaine-routes/>. Acceso en: 24 may. 2025.

