



**UNIVERSIDAD LAICA ELOY ALFARO DE MANABÍ
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES, DERECHO Y BIENESTAR
CARRERA DE DERECHO**

**TRABAJO DE TITULACIÓN PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE
ABOGADO/A DE LOS JUZGADOS Y TRIBUNALES DE LA REPÚBLICA DEL
ECUADOR**

MODALIDAD PROYECTO DE INVESTIGACIÓN

TEMA

Transportación de sustancias ilegales por vía aérea: La responsabilidad del Estado en la eliminación de las rutas clandestinas.

AUTORA:

Geraldine Leonela Moreira Zambrano

TUTOR:

Dr. Jaime Miguel Marín Rodríguez, PhD.

Certificado del Tutor

| | | |
|---|---|------------------------------|
|  | NOMBRE DEL DOCUMENTO: CERTIFICADO DE TUTOR(A). | CÓDIGO: PAT-04-F-010 |
| | PROCEDIMIENTO: TITULACIÓN DE ESTUDIANTES DE GRADO BAJO LA UNIDAD DE INTEGRACIÓN CURRICULAR | REVISIÓN: 1 Página 1 de 1 |

CERTIFICACIÓN

En calidad de docente tutor(a) de la Facultad de Ciencias Sociales, Derecho y Bienestar de la carrera de Derecho de la Universidad Laica "Eloy Alfaro" de Manabí, CERTIFICO:

Haber dirigido y revisado el trabajo de Integración Curricular PROYECTO DE INVESTIGACIÓN, bajo la autoría de la estudiante MOREIRA ZAMBRANO GERALDINE LEONELA, legalmente matriculada en la Carrera de Derecho, periodo académico 2024-2025, cumpliendo el total de 384 horas, cuyo tema del proyecto o núcleo problémico es "TRANSPORTACIÓN DE SUSTANCIAS ILEGALES POR VÍA AÉREA: LA RESPONSABILIDAD DEL ESTADO EN LA ELIMINACIÓN DE LAS RUTAS CLANDESTINAS."

La presente investigación ha sido desarrollada en apego al cumplimiento de los requisitos académicos exigidos por el Reglamento de Régimen Académico y en concordancia con los lineamientos internos de la opción de titulación en mención, reuniendo y cumpliendo con los méritos académicos, científicos y formales, suficientes para ser sometida a la evaluación del tribunal de titulación que designe la autoridad competente.

Particular que certifico para los fines consiguientes, salvo disposición de Ley en contrario.

Manta, 17 de diciembre de 2024.

Lo certifico,



Dr. Jaime Miguel Marín Rodríguez, PhD
Docente Tutor(a)

Declaración de autoría

El trabajo de grado denominado “**Transportación de sustancias ilegales por vía aérea: La responsabilidad del Estado en la eliminación de las rutas clandestinas**”, ha sido desarrollado en base a una investigación exhaustiva, respetando derechos intelectuales de terceros, conforme a las citas que constan en las páginas correspondientes, cuyas fuentes se incorporan en la bibliografía.

En virtud de esta declaración me responsabilizo del contenido, veracidad y alcance científico del proyecto de grado en mención.

Manta, diciembre de 2024



Geraldine Leonela Moreira Zambrano

Dedicatoria

A Dios, fuente inagotable de fortaleza y sabiduría, por permitirme alcanzar este importante logro en mi vida. Su bondad infinita, su amor constante y su guía han sido mi mayor inspiración y motivación para perseverar día a día en la búsqueda de mis objetivos. Gracias por darme salud, fortaleza y todo lo necesario para avanzar en este camino.

A mi amada familia: mis padres y hermanas, cuyo amor incondicional y apoyo constante han sido pilares fundamentales en este recorrido. Su confianza en mí y su ejemplo de dedicación y esfuerzo han sido la luz que me ha guiado en cada paso. Este logro es tan mío como suyo.

Con gratitud y profundo cariño, les dedico este trabajo

Geraldine Leonela Moreira Zambrano

Agradecimiento

En primer lugar, quiero agradecer a Dios, quien ha sido mi guía y fortaleza, y quien ha hecho posible cada uno de los logros alcanzados en mi vida.

A mi madre, cuyo apoyo incondicional y palabras de aliento han sido un pilar fundamental en mi desarrollo personal y profesional. A mi padre y mis hermanas, quienes siempre estuvieron presentes, brindándome su respaldo y motivación en los momentos que más lo necesité.

De manera especial, quiero reconocer al Dr. Jaime Marín Rodríguez PhD., cuyo valioso asesoramiento y apoyo durante mi proceso de titulación fueron esenciales para la elaboración de esta investigación, mi profundo agradecimiento por compartir su conocimiento, por su paciencia y por su guía constante. Su experiencia y dedicación han dejado una huella imborrable en mi formación profesional.

Agradezco también a la Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí, mi alma mater, por abrirme sus puertas y ofrecerme una formación académica de excelencia. A la Carrera de Derecho, sus docentes y al personal administrativo, gracias por su dedicación, compromiso y esfuerzo, que han sido clave en mi desarrollo académico y personal. Esta institución ha sido fundamental para mi crecimiento y me ha preparado para afrontar con éxito los retos del ámbito profesional.

Finalmente, mi más profunda y eterna gratitud a todas las personas que, de una u otra manera, contribuyeron al desarrollo y culminación de esta tesis.

Geraldine Leonela Moreira Zambrano

Resumen

El presente proyecto aborda la responsabilidad del Estado ecuatoriano en la eliminación de rutas clandestinas utilizadas para el transporte aéreo de sustancias ilegales. La investigación identifica factores internos y externos que facilitan esta problemática, como la corrupción institucional, la falta de recursos tecnológicos y la ubicación estratégica de Ecuador como país de tránsito para el narcotráfico. Se analizan las políticas y estrategias implementadas por el Estado, incluyendo la vigilancia aérea y los operativos conjuntos entre las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional, así como los desafíos para su efectividad, como la insuficiencia de tecnología avanzada y la débil cooperación internacional. Además, se revisa el marco legal, señalando la necesidad de actualizar las leyes para sancionar con mayor severidad el uso de rutas clandestinas. Para ejecutar esta investigación se utilizó el método cualitativo con la metodología documental, analítico-sistémico e histórico. Entre las principales conclusiones, destaca que el Estado requiere una acción más integral y coordinada, que combine estrategias de seguridad, cooperación internacional y programas preventivos enfocados en reducir la demanda de sustancias ilegales. Las recomendaciones incluyen el fortalecimiento de la infraestructura tecnológica, la promoción de acuerdos bilaterales más sólidos y el desarrollo de políticas sociales que aborden las causas estructurales de esta problemática. Este estudio aporta una visión integral y propuestas concretas para reforzar la seguridad nacional frente a las redes transnacionales de tráfico ilícito.

Palabras clave: Rutas clandestinas, Seguridad nacional, Narcotráfico, Transporte aéreo, Cooperación internacional

Abstract

This project addresses the responsibility of the Ecuadorian State in eliminating clandestine routes used for the air transport of illegal substances. The research identifies internal and external factors that facilitate this problem, such as institutional corruption, lack of technological resources and Ecuador's strategic location as a transit country for drug trafficking. The policies and strategies implemented by the State are analyzed, including aerial surveillance and joint operations between the Armed Forces and the National Police, as well as the challenges to their effectiveness, such as the lack of advanced technology and weak international cooperation. In addition, the legal framework is reviewed, pointing out the need to update the laws to more severely punish the use of clandestine routes. To carry out this research, the qualitative method was used with the documentary, analytical-systemic and historical methodology. Among the main conclusions, it stands out that the State requires a more comprehensive and coordinated action, which combines security strategies, international cooperation and preventive programs focused on reducing the demand for illegal substances. Recommendations include strengthening technological infrastructure, promoting stronger bilateral agreements and developing social policies that address the structural causes of this problem. This study provides a comprehensive overview and concrete proposals to strengthen national security against transnational illicit trafficking networks.

Keywords: Clandestine routes, National security, Drug trafficking, Air transport, international cooperation

Índice

| | |
|---|-----|
| Certificado del Tutor | I |
| Declaración de autoría | II |
| Dedicatoria..... | III |
| Agradecimiento | IV |
| Resumen | V |
| Abstract..... | VI |
| INTRODUCCIÓN..... | 1 |
| CAPITULO I..... | 3 |
| DETERMINACION DE LA PROBLEMÁTICA | 3 |
| 1.1. Planteamiento del problema..... | 3 |
| 1.2. Formulación del Problema | 5 |
| 1.3. Objetivos | 5 |
| 1.3.1. Objetivo General | 5 |
| 1.3.2. Objetivos Específicos..... | 5 |
| 1.4. Justificación..... | 6 |
| CAPÍTULO II..... | 8 |
| MARCO TEÓRICO | 8 |
| 2.1. Contexto histórico del narcotráfico en Ecuador | 8 |
| 2.2. Definición de las rutas clandestinas..... | 9 |
| 2.2.1. Como operan las rutas del narcotráfico y el microtráfico | 9 |
| 2.2.2. Rutas clandestinas hacia mercados internacionales | 10 |

| | |
|--|----|
| 2.2.3. Zonas geográficas clave | 10 |
| 2.3. Métodos de transporte aéreo..... | 11 |
| 2.3.1. Aviación General y su uso en el tráfico de sustancias estupefacientes: un desafío para la seguridad nacional e internacional..... | 11 |
| 2.3.2. Prevención del tráfico de sustancias estupefacientes en la aviación comercial: Estrategias y Herramientas de control | 12 |
| 2.4. Tecnología en el narcotráfico | 14 |
| 2.5. Consecuencias sociales y económicas..... | 15 |
| 2.5.1. Impacto en comunidades locales | 16 |
| 2.6. La Base Aérea de Manta y su rol en la lucha contra el narcotráfico | 17 |
| 2.6.1. Impacto de las Bases Aéreas en la lucha contra el narcotráfico..... | 18 |
| 2.7. Operativos de las fuerzas del orden..... | 19 |
| 2.7.1. Estadísticas de incautaciones en el Ecuador (2022-2024) | 19 |
| 2.7.2. Fuerzas Armadas | 21 |
| 2.7.3. Policía Nacional..... | 21 |
| 2.7.4. Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (UAEAC)..... | 22 |
| 2.8. Intercambio de información internacional..... | 23 |
| 2.8.1. Colaboración entre entidades internacionales | 24 |
| 2.8.2. Proyecto Colibrí..... | 25 |
| 2.8.3. El plan Mérida, ¿un apoyo o una iniciativa poco valorada?..... | 25 |
| 2.8.2. Obligaciones internacionales..... | 27 |

| | |
|--|----|
| 2.9. La política pública ecuatoriana frente a la amenaza global del narcotráfico, Participación de las Fuerzas Armadas y Policía Nacional en el control del narcotráfico | 28 |
| 2.9.1. Desarrollo de capacidades de aplicación de la ley | 28 |
| 2.10. Análisis comparativo sobre la responsabilidad del Estado en la eliminación de las rutas clandestinas | 29 |
| 2.10.1. España..... | 29 |
| 2.10.2. Estados Unidos | 30 |
| 2.10.3. Colombia | 31 |
| 2.10.4. Enfoque operativo en la eliminación de rutas clandestinas de aviación general | 32 |
| 2.10.5. Contraste de las medidas usadas por España, Estados Unidos y Colombia versus Ecuador. | 33 |
| CAPITULO III | 36 |
| MARCO LEGAL | 36 |
| 3.1. Normativa Internacional | 36 |
| 3.1.1. Convención Única de 1961 sobre Estupefacientes, enmendada por el Protocolo de 1972 de Modificación de la Convención Única de 1961 sobre Estupefacientes. | 36 |
| 3.1.2. Convenio sobre Sustancias Sicotrópicas de 1971 | 38 |
| 3.1.3. Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Sicotrópicas de 1988. | 38 |
| 3.2. Normativa nacional..... | 39 |
| 3.2.1. Constitución de la República de Ecuador..... | 39 |

| | |
|--|----|
| 3.2.2. Código Orgánico Integral Penal (COIP) | 40 |
| 3.2.3. Ley Orgánica de Prevención Integral del Fenómeno Socio Económico de las Drogas y de Regulación y Control del Uso de Sustancias Catalogadas Sujetas a Fiscalización..... | 41 |
| 3.2.4. Ley de Aviación Civil | 42 |
| 3.2.5. Prohibiciones y sanciones por transporte de sustancias ilegales | 42 |
| CAPÍTULO IV | 44 |
| DISEÑO METODOLOGICO | 44 |
| 4.1. Metodología del proceso de investigación | 44 |
| 4.1.1. Enfoque cualitativo..... | 44 |
| 4.2. Metodología aplicada | 44 |
| 4.2.1. Metodología documental | 45 |
| 4.2.2. Metodología analítico - sistémico | 45 |
| 4.2.3. Metodología histórica..... | 46 |
| 4.3. Hallazgos | 46 |
| CONCLUSIONES..... | 48 |
| RECOMENDACIONES | 49 |
| BIBLIOGRAFÍA | 50 |

INTRODUCCIÓN

El tráfico de sustancias ilegales, específicamente los estupefacientes no regulados, a través de rutas clandestinas constituye uno de los principales desafíos para la seguridad, soberanía y estabilidad de las naciones. Ecuador, debido a su ubicación estratégica entre los principales países productores de estas sustancias ilegales, en la región andina y las rutas de tránsito hacia los mercados internacionales, se enfrenta a una amenaza constante que compromete su seguridad nacional, su estabilidad económica y el bienestar social. Este problema se ve agravado por el uso de rutas clandestinas aéreas, las cuales representan un método eficaz para el transporte rápido y discreto de estupefacientes.

De acuerdo con la investigadora Andrea (Zanafria Egas, 2015) Ecuador tiene fortalezas como la ubicación estratégica para cooperación regional y la implementación de operativos conjuntos en tierra y mar; y limitaciones como las extensas fronteras terrestres difíciles de controlar y la influencia de grupos armados y carteles de la droga en la frontera norte.

Esta investigación explora las estrategias y políticas implementadas por el Estado ecuatoriano para enfrentar el tráfico ilícito de sustancias ilegales, como son los estupefacientes no regulados a través de rutas aéreas. Aquí se detallan las acciones de las Fuerzas Armadas, la Policía Nacional y otras entidades estatales en la vigilancia del espacio aéreo y en la interdicción de vuelos sospechosos. Además, se evalúan los resultados de la cooperación internacional con países vecinos y organismos multilaterales.

Se identifican los principales desafíos que enfrenta Ecuador en la eliminación de estas rutas clandestinas. Estos incluyen la limitada tecnología de vigilancia, las dificultades logísticas para controlar el extenso territorio, la corrupción en ciertas instituciones y la falta de coordinación eficaz entre las entidades involucradas. Este capítulo también analiza los factores externos, como el aumento de la demanda de sustancias ilegales, en particular estupefacientes no regulados, en los mercados internacionales y la presión ejercida por organizaciones criminales transnacionales.

La presente investigación se centra en analizar la responsabilidad del Estado ecuatoriano en la eliminación de estas rutas aéreas clandestinas. A través de un enfoque integral, se aborda la problemática desde el marco jurídico, las estrategias implementadas,

los desafíos que persisten y las recomendaciones necesarias para fortalecer la capacidad estatal.

La importancia de este estudio radica en su contribución a la comprensión integral del problema y en la propuesta de soluciones viables para un tema que afecta no solo a Ecuador, sino también a la estabilidad y seguridad de la región. Al abordar el problema desde diferentes perspectivas, este trabajo busca generar un aporte significativo al diseño de políticas públicas y estrategias efectivas que permitan al Estado ecuatoriano ejercer un control más riguroso sobre su espacio aéreo y avanzar hacia la eliminación de las rutas clandestinas.

La determinación del problema se establece en el Capítulo 1, con el planteamiento del problema la formulación y los objetivos, culminando con la justificación del tema, en el Capítulo 2, se presenta el marco teórico y conceptual que sustenta la investigación. Este apartado analiza los conceptos clave relacionados con el tráfico ilícito de sustancias, la seguridad nacional, y las rutas clandestinas, además de establecer el contexto histórico y geopolítico de Ecuador como país de tránsito. También se examinan teorías relevantes que explican la persistencia de estas rutas y su impacto en las instituciones del Estado y en la sociedad.

El Capítulo 3 está dedicado al análisis del marco jurídico nacional e internacional aplicable a la problemática. En este apartado, se revisan las leyes ecuatorianas, como la Constitución, la Ley Orgánica de Prevención Integral de Drogas, y los convenios internacionales suscritos por Ecuador, como la Convención Única de 1961 y la Convención de las Naciones Unidas de 1988. Este análisis permite identificar fortalezas y limitaciones en la legislación actual para combatir el uso de rutas clandestinas aéreas.

El diseño metodológico se encuentra planteado con la metodología cualitativa, y los tipos de método documental, analítico-sistémico e histórico, mismos que sirvieron como una base para el desarrollo general de esta investigación

Finalmente se formulan las conclusiones y recomendaciones concretas para fortalecer la capacidad estatal en la lucha contra las rutas clandestinas aéreas. Estas incluyen la inversión en tecnología avanzada, el fortalecimiento de la cooperación regional e internacional, la mejora del marco legal y la implementación de programas preventivos enfocados en reducir la vulnerabilidad social.

CAPITULO I

DETERMINACION DE LA PROBLEMÁTICA

1.1. Planteamiento del problema

El tráfico de sustancias ilegales, específicamente los estupefacientes no regulados, es una amenaza moderna y no convencional que ha surgido después de la guerra fría, involucrando a actores no estatales y actividades transnacionales; requiere respuestas integradas más allá de la disuasión militar, similares al terrorismo y la trata de personas; los estados y las poblaciones varían en vulnerabilidad según sus fortalezas y debilidades al enfrentar tales desafíos de seguridad; estas medidas de seguridad abarcan estrategias militares, policiales y económicas para proteger los valores sociales de estas amenazas multifacéticas.

Las sustancias ingresan al Ecuador a través de dos rutas principales: la ruta del Pacífico, desde Nariño, Colombia, y la ruta del Amazonas, por el río Putumayo; en la ruta del Pacífico, las sustancias ilegales, como los estupefacientes no regulados, se contrabandea por lugares clandestinos mediante lanchas o vehículos para poder así cruzar el puente Rumichaca hacia el Carchi y luego se distribuye en Esmeraldas y Santo Domingo de los Tsáchilas; la ruta del Amazonas se extiende hasta la provincia de Sucumbíos, por lo que esto se convierte en un problema no solo a nivel nacional sino también internacional (Romo Montenegro & Sandovalin Talavera, 2022).

La transportación de sustancias ilegales por vía aérea plantea desafíos significativos en términos de seguridad y control. En este contexto, la responsabilidad del Estado en la eliminación de las rutas clandestinas es crucial para combatir el tráfico ilícito de sustancias ilegales, en específico los estupefacientes no regulados, y otros productos ilegales. Tiene la obligación de implementar medidas efectivas para prevenir, detectar y dismantelar estas operaciones clandestinas, protegiendo así la seguridad de la población y la integridad de las fronteras; la lucha contra el tráfico aéreo de sustancias ilegales requiere una acción coordinada entre diferentes entidades estatales, como fuerzas de seguridad, aduanas, y autoridades aeroportuarias; estas instituciones deben colaborar estrechamente para identificar y neutralizar las rutas utilizadas por los traficantes, así

como para investigar y sancionar a los responsables involucrados en estas actividades ilícitas.

Tener en cuenta que el transporte de sustancias ilegales por vía aérea es un problema que plantea una serie de desafíos para la seguridad nacional y la integridad de las fronteras de un país. Estas actividades ilícitas no solo representan una amenaza para la salud pública y la seguridad ciudadana, sino que también están vinculadas con redes criminales transnacionales que operan con impunidad y generan enormes beneficios económicos a expensas del bienestar social.

El problema se centra en la responsabilidad del Estado en la eliminación de las rutas clandestinas utilizadas para el transporte de sustancias ilegales por vía aérea. Este fenómeno implica una serie de aspectos a considerar como la seguridad nacional que en el tráfico de sustancias ilegales por vía aérea representa una amenaza para la seguridad nacional, ya que estas actividades pueden estar relacionadas con el financiamiento de grupos terroristas o insurgentes, el lavado de dinero y otras actividades delictivas que socavan la estabilidad del Estado; también la corrupción y complicidad ya que la existencia de rutas clandestinas sugiere la complicidad de actores internos, como funcionarios públicos corruptos, en el facilitamiento de estas operaciones ilegales.

Esto plantea un desafío adicional para el Estado en la lucha contra el narcotráfico y la corrupción institucional y por último la cooperación internacional dado que el tráfico de sustancias ilegales por vía aérea a menudo atraviesa fronteras internacionales, la eliminación efectiva de estas rutas clandestinas requiere una cooperación estrecha entre los Estados afectados y una coordinación eficaz de los esfuerzos de aplicación de la ley a nivel regional e internacional.

El tráfico de sustancias ilegales tiene un impacto significativo en la sociedad, incluyendo la adicción, la violencia relacionada con las sustancias ilegales, como son los estupefacientes no regulados, y el deterioro de la salud pública. La responsabilidad del Estado en la eliminación de estas rutas clandestinas también implica abordar las causas subyacentes de la demanda de sustancias ilegales, en particular estupefacientes no regulados, y proporcionar programas de prevención y tratamiento adecuados, la responsabilidad del Estado en la eliminación de las rutas clandestinas utilizadas para el transporte de sustancias ilegales por vía aérea es un desafío multifacético que requiere

una respuesta integral que aborde tanto las dimensiones de seguridad nacional como los aspectos sociales y de cooperación internacional (Cerde Tipanluisa et al., 2022).

1.2. Formulación del Problema

¿Cómo puede el Estado fortalecer su capacidad para identificar, prevenir y dismantelar las rutas clandestinas utilizadas para el transporte de sustancias ilegales, en específico los estupefacientes no regulados, por vía aérea, considerando los desafíos de seguridad nacional, corrupción institucional y la necesidad de cooperación internacional?

1.3. Objetivos

1.3.1. Objetivo General

Analizar la responsabilidad del Estado en la eliminación de las rutas clandestinas utilizadas para la transportación de sustancias ilegales, como son los estupefacientes no regulados, por vía aérea.

1.3.2. Objetivos Específicos

- Identificar y evaluar los factores internos y externos que facilitan el establecimiento y operación de rutas clandestinas de transporte aéreo de sustancias ilegales, en particular estupefacientes no regulados, incluyendo la corrupción y la vulnerabilidad de las instituciones estatales.
- Examinar las políticas y estrategias actuales implementadas por el Estado para la prevención, detección y dismantelamiento de rutas clandestinas, así como su efectividad en la lucha contra el tráfico aéreo de sustancias ilegales, específicamente los estupefacientes no regulados.
- Proponer acciones y medidas coordinadas que promuevan una cooperación internacional efectiva y la participación de diferentes entidades estatales para fortalecer la seguridad nacional, reducir la demanda de sustancias ilegales, en concreto los estupefacientes no regulados y combatir las redes transnacionales de narcotráfico.

1.4. Justificación

La lucha contra el tráfico ilegal de sustancias ilegales, en particular estupefacientes no regulados, se ha convertido en un tema global, que exige que el Estado implemente medidas efectivas para eliminar las rutas clandestinas y salvaguardar el espacio aéreo. La colaboración con otros países y organizaciones internacionales es crucial, incluidos controles rigurosos en los aeropuertos, tecnologías avanzadas de detección de sustancias ilegales, como son estupefacientes no regulados, y cooperación con otras agencias de seguridad y justicia.

Las rutas clandestinas en la actualidad constituye una problemática social, a causa de los efectos de la contaminación de ingresos de sustancias ilegales, en particular estupefacientes no regulados, en el Ecuador y que ha dado lugar para que la delincuencia organizada busquen formas y se inventen sistemas para evadir los controles de las naves y para eso está delincuencia organizada procede a implementar pistas clandestinas para el aterrizaje de estas naves que de manera ilegal ingresa del país con las sustancias prohibidas, por lo que es necesario que el Estado implemente medidas y regulaciones para el control adecuado.

Según Redacción Primicias (2023) las fuerzas armadas descubrieron dos pistas clandestinas las cuales se utilizaron para operaciones aéreas ilícitas en el cantón Montecristi, en Manabí, la provincia que se ha convertido en un centro de operaciones del crimen organizado con actividades relacionadas con el narcotráfico, corrupción, tráfico de armas, lavado de activos y narco turismo, estas pistas clandestinas representan una amenaza para la seguridad jurídica de las personas que operan en el sistema o en el tráfico aéreo, y requieren la acción de las fuerzas armadas y la cooperación de las autoridades para combatirlas.

En el estudio realizado en la Ley de Aviación del Capítulo VII del Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, el Código Penal del Capítulo VIII de los Delitos contra los Medios de Transporte y de Comunicación, Capítulo IX de la Piratería y la Constitución de la República de Ecuador en los Arts. 242, 394 y 396 se deduce que es necesaria la creación de un reglamento el mismo que permita la disminución y regule los ilícitos cometidos dentro de las pistas aéreas. La importancia del derecho aeronáutico aumenta con el crecimiento global, lo que requiere revisiones para abordar la tolerancia

global hacia quienes utilizan el transporte aéreo un medio para transgredir o matar (Tutasig, 2011, p.98).

La (OACI) Organización de Aviación Civil Internacional es la autoridad responsable de elaborar políticas y normas, realizar auditorías del cumplimiento, estudios y análisis, tiene como objetivo mejorar la seguridad operacional de la aviación civil global, facilitar su desarrollo global, promover el crecimiento económico y minimizar los efectos ambientales negativos a través de la cooperación entre los estados miembros y las partes interesadas (Organización de Aviación Civil Internacional, 2013).

Como lo mencionan Andrade & Enríquez (2023) el negar uso del espacio aéreo ecuatoriano para actividades ilícitas vinculadas al narcotráfico, es responsabilidad de la Fuerza Aérea Ecuatoriana, sin embargo, la amenaza es una tarea compleja que necesita herramientas legales, involucramiento de poderes del Estado e innovadoras formas de operación. El Estado Ecuatoriano debe eliminar rutas clandestinas para ilícitas operaciones en el país, como seguridad y vigilancia aéreas, colaboración con fuerzas armadas y policía, cooperación con países vecinos y organismos internacionales, fortalecimientos judiciales, transparencia y participación ciudadana en la lucha contra el crimen organizado.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

2.1. Contexto histórico del narcotráfico en Ecuador

El narcotráfico en Ecuador ha evolucionado de manera significativa en las últimas décadas, pasando de ser únicamente un país de tránsito para las sustancias ilegales, específicamente los estupefacientes no regulados, al tener una mayor implicación en su producción y exportación. Durante las décadas de 1980 y 1990, Ecuador aprovechó su ubicación geográfica estratégica, al estar entre los mayores productores de cocaína del mundo, Colombia y Perú, para convertirse en una ruta clave en el tráfico de estas sustancias, hacia mercados internacionales, especialmente Estados Unidos y Europa. El (Gobierno Nacional de Ecuador, 2024) ha podido determinar que los puertos de Guayaquil y Esmeraldas se han transformado en puntos para la salida de cocaína, mientras que se evidencio que la falta de control efectivo en las fronteras y la debilidad institucional contribuyeron al crecimiento del problema

Con el tiempo, el papel de Ecuador en la cadena del narcotráfico se ha expandido, no solo como un corredor, sino también como un centro logístico y financiero para las organizaciones criminales internacionales. Esto ha sido facilitado por la dolarización de su economía, que ofrece un entorno atractivo para el lavado de dinero, y por la corrupción en sectores de las fuerzas de seguridad y la política. Además, las bandas locales, han comenzado a colaborar con carteles internacionales, lo que ha escalado los niveles de violencia en el país. Cesar (Valarezo Romero, 2024) explica que, en la última década, el aumento de homicidios, secuestros, extorsiones y enfrentamientos armados en ciudades portuarias y zonas fronterizas refleja el creciente control de los carteles sobre territorios clave

Este auge del narcotráfico en Ecuador no solo está vinculado a la actividad criminal local, sino también a la competencia entre grandes organizaciones como los carteles mexicanos de Sinaloa y Jalisco Nueva Generación, que buscan el dominio sobre las rutas de exportación. Para Álvaro (Vélez Tangarife, 2019) de esta situación surge como resultado, un incremento en los asesinatos selectivos y en la disputa por el control de los puertos, lo que ha exacerbado la percepción de inseguridad y ha tensionado las capacidades del Estado para responder a esta crisis

2.2. Definición de las rutas clandestinas

En la actualidad, de acuerdo con (Rivera Rhon y Bravo Grijalva, 2020), el tráfico de sustancias ilícitas ha ido en aumento, haciendo que Ecuador pase de ser un país de paso a unos de los puntos más importantes para el transporte y distribución de estas, por lo tanto, los medios por los que ingresan las distintas sustancias sujetas a legalización han ido en aumento, innovando en las formas por las que ingresa al país, de forma general se conoce que ingresan de forma terrestre, aérea y marítima

Considerando que para la trasportación por vía aérea en existen distintas maneras, tales como los aeropuertos regulares, los cuales cuentan con sus propios sistemas de control, y de forma clandestina los llamados narco aeropuertos, los cuales las fuerzas armadas y la policía tratan de desarticular, sin embargo sus ubicaciones remotas hacen que sea una tarea imposible, pues como explica Herman (Moreano, 2010), las organizaciones delictivas siempre se crean nuevas pistas clandestinas, debido a esto tienen una total libertad para realizar sus actividades ilícitas en ciertas áreas donde la vigilancia de los servicios del orden es menor.

Estas zonas o rutas para el tráfico ilícito al ser siempre variantes, debido a que siempre se crean nuevas rutas, no se pueden conocer con exactitud, como expresa Mar (Pichel, 2021), de manera general no se puede saber en qué zonas operan los narcotraficantes de forma específica, pero si se ha podido determinar que todas estas vías están cerca de las fronteras norte del país en provincias como: Esmeraldas, Carchi, Sucumbíos, esto debido a su cercanía al país vecino Colombia, por lo que según Hernán (Moreano, 2010) varios grupos narcoterroristas de este país trabajan en conjunto con los nacionales, además que, por el norte también llegan los envíos de México. Dos de los distribuidores más grandes de sustancias ilícitas de la región

2.2.1. Como operan las rutas del narcotráfico y el microtráfico

Según la (Dirección Nacional de Investigación Policía Nacional del Ecuador, 2022), los grupos del crimen organizado son asociaciones empresariales que operan en mercados ilegales y disfrutan de cierta protección estatal informal. Su principal objetivo es monopolizar estos mercados, principalmente el tráfico ilegal de sustancias ilegales, en particular estupefacientes no regulados. La participación de la delincuencia organizada en el tráfico de sustancias ilegales, como las estupefacientes no reguladas, implica

vincular tanto a los productores, como los consumidores de estas sustancias, gestionar y utilizar las rutas y controles a través de los cuales deben moverse las sustancias controladas. Jorge (Mantilla, 2023) indica que, en estas operaciones el crimen organizado utiliza la violencia y su experiencia en lavado de dinero para burlar a sus competidores potenciales

Dos rutas de narcotráfico parten de Colombia a través de Ecuador; una ruta es por medio del Océano Pacífico, por donde las sustancias ilegales, como los estupefacientes no regulados, ingresa a los puertos del país por la provincia de Esmeralda, principalmente Manabí y Guayas. Mientras que Mar (Pichel, 2021) indica que la otra ruta es la ruta amazónica, que pasa por Sucumbíos hacia Brasil y otros países de la región

2.2.2. Rutas clandestinas hacia mercados internacionales

Para investigadores como, (Achig Coronel y Rodríguez Castillo, 2022), el Ecuador ha pasado de ser un país de paso a ser una importante referencia en la distribución de sustancias ilegales, como las estupefacientes no reguladas, en el hemisferio latino. Esta transformación ha sido propulsada por el incremento en la elaboración de cocaína en Colombia, la cual es mayormente movida a través de Ecuador hacia los territorios europeos y norteamericanos, en especial, por encima de la producción local. Las vías ilícitas identificadas hacen parte de la Ruta Pacífico, que se extiende desde la frontera del norte hasta los desembarcaderos de las sustancias ilegales, en Guayas y Manabí, y la Ruta Amazonas, que deriva de la Colombia para llegar a Brasil y otros países de América.

2.2.3. Zonas geográficas clave

Lamentablemente la geografía del país permite que muchas de estas actividades se presenten, los límites con el Océano Pacífico y con territorios colombianos, con grandes plantaciones de coca, lo que hace que el país sea un foco para el narcotráfico. El (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2017), determina que los controles en el país se clasifican en torno a la seguridad de las áreas de la A a la G, siendo la G la menos vigilada

Zonas principales como Quito o Guayaquil tienen los controles más altos, pero lugares fronterizos carecen de estos, lo que provoca que muchas aeronaves ingresen sin repercusión. (Chávez Vaca y González Zambrano, 2021) explican que las zonas geográficas donde existe la mayor cantidad de narco-aeronaves y narco aeropuertos es en

el lado costero del país, en las provincias de Esmeralda, Manabí, Los Ríos, Santa Elena; de donde se distribuye a todas las partes del país, a los puertos, etc.

2.3. Métodos de transporte aéreo

Los métodos de transporte por vía aérea son muy diversos y pueden usar varios medios de transporte. Así tenemos las narco-aeronaves y el uso de drones. Para entregas pequeñas y de corta a media distancia son usados debido a que no se involucra personal humano, permiten evitar muchos controles y son muy prácticos. Por otro lado, de acuerdo con la (Organización de las Naciones Unidas (ONU), 1988), las narco-aeronaves son para cargas más grandes y requieren mayor trabajo de logística debido a que se requiere un espacio para aterrizar, pilotos, personal en tierra para mover las cargas y conocimiento para evadir los controles

Para el transporte aéreo se han identificada la siguiente manera de operar, los vuelos no todos son ilegales, algunos vuelos son legales, pero se desvían para realizar los embarques, una vez en tierra les colocan el contenido de manera inmediata estas aeronaves luego realizan su ruta normal y en medio de su vuelo se desvían para lanzar las sustancias ilegales, como son los estupefacientes no regulados, en vuelo rasante para ser recogida en tierra. Según (Rivera Rhon y Bravo Grijalva, 2020), los grupos delictivos, para evitar controles se aprovechan de las limitaciones de los equipos por lo que vuelan en zigzag, imitan el movimiento de los vuelos comerciales, si llegan a ser detectados se deshacen del contenido ilegal o realizan maniobras temerarias

2.3.1. Aviación General y su uso en el tráfico de sustancias estupefacientes: un desafío para la seguridad nacional e internacional

el tráfico de sustancias estupefacientes ..., ha evolucionado a lo largo de los años aprovechando los diversos medios de transporte para evadir los controles de las autoridades, en ese contexto la aviación general se ha convertido en una herramienta clave para las organizaciones criminales, debido a la flexibilidad operativa que les ofrece, pero este término abarca una amplia variedad de aeronaves, incluyendo aeronaves ligeras y ultraligeras, jets privados, helicópteros y más recientemente, los sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS), conocidas como drones,

la utilización de estas aeronaves facilita el tráfico ópera de sustancias ilícitas, ya que permiten aterrizajes en ubicaciones remotas o no reguladas evitando de esta forma la supervisión de los organismos de control, y es precisamente esto lo que los convierte en de los principales problemas asociados a la aviación general es la falta de regulación y supervisión en muchos aeropuertos secundarios o pistas clandestinas.

Mientras que los vuelos comerciales están sujetos a estrictas revisiones de seguridad y otros controles aduaneros, la aviación general con menores restricciones, lo que representa una oportunidad para los narcotraficantes, sobre todo considerando que el uso de las UAS ha llevado a incrementar la complejidad del problema, ya que estos dispositivos pueden realizar entregas sin la necesidad de aterrizar, reduciendo aún más las posibilidades de detección por parte de las autoridades.

Lo que constituye un desafío, y obliga a que la cooperación y coordinación entre países se hayan vuelto especiales para abordar las vulnerabilidades de la aviación general, ya que la falta de una estrategia unificada y de intercambio de información entre naciones facilita el tráfico de las drogas a nivel internacional. Es por esto por lo que la Organización Mundial de Aduanas (OMA) y la Unión Europea establecieron el Proyecto Colibrí, del cual se hablará posteriormente, y que constituye una iniciativa diseñada para reforzar la vigilancia en las rutas del narcotráfico que emplean la aviación general.

2.3.2. Prevención del tráfico de sustancias estupefacientes en la aviación comercial: Estrategias y Herramientas de control

Sí bien es cierto, este proyecto trata el transporte ilícito de sustancias ilegales, como las estupefacientes no reguladas, comprendiendo esto básicamente la aviación general; También se debe establecer que la aviación comercial, es decir los vuelos comerciales, no se libran de ser parte de estas rutas de distribución de las drogas, de acuerdo con las (Naciones Unidas, 2024), el tráfico de estas sustancias a través de la aviación comercial representa un desafío para la seguridad internacional y local, ya que los narcotraficantes utilizan diversas estrategias para evadir los controles aeroportuarios, ocultando su “mercancía”, en el equipaje de pasajeros (de forma consciente o inconsciente), adquiriéndolas al cuerpo del pasajero, o incluso transportándolas dentro del organismo lo que comúnmente se conoce como “mulas”.

Para prevenir y detectar las actividades ilícitas, los aeropuertos han implementado estrictos protocolos de seguridad y formación especializada para su personal, uno de los programas más destacados en este ámbito es el Programa de Comunicación Aeroportuaria (AIRCOP), la cual constituye una iniciativa multiinstitucional liderada por la oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODD), en colaboración con la Interpol y la Organización Mundial de aduanas (OMA). Este programa refuerza la seguridad de los aeropuertos internacionales mediante la capacitación del personal e inteligencia, análisis del comportamiento, inspección de equipaje y perfiles de riesgo, este programa también desarrolla estrategias de detección durante todas las etapas del viaje. Test de la salida hasta la llegada, garantizando así el enfoque integral en la lucha contra el tráfico de drogas. (Naciones Unidas, 2024)

De acuerdo con la (Dirección General de Aviación Civil, 2024), la Organización de Aviación Civil internacional (OACI), ha desarrollado material didáctico especializado en técnicas de detección de comportamiento, este material ha sido compartido con su contraparte nacional a manera de capacitaciones constantes, lo que permite que los agentes de seguridad aeroportuaria identifiquen conductas sospechosas y detecten actividades ilícitas antes de que se produzcan.

La (Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA), 2023), ha implementado cursos sobre estrategias de inspección predictiva y análisis de comportamiento, y a través del uso de tecnologías avanzadas, técnicas de observación y verificación de documentos de viaje, permiten una mejora en la capacidad del personal aeroportuario para evaluar los niveles de riesgo de los pasajeros i prevenir el contrabando de sustancias ilícitas.

En el ámbito de aduanero, la (Organización Mundial de Aduana (OMA), 2024) ofrece a los países que lo requieran, y a los operadores aéreos en general, cursos para fortalecer la capacitación de inspección en aeropuertos, permitiendo a los oficiales de aduana identificar a pasajeros de alto riesgo y seleccionar equipajes o bienes sospechosos para su revisión.

La (INTERPOL, 2015) implemento el I-Checkit, que es un sistema de control que permite la verificación anticipada de pasajeros en un tiempo real, en colaboración con las aerolíneas y organismos de seguridad fronteriza, implementando este sistema en el sector

de la aviación desde el 2014, el cual complementa los controles tradicionales y mejora la detección de los individuos vinculados al tráfico de sustancias ilícitas. Todas estas iniciativas y programas han fortalecido significativamente los controles en los aeropuertos, reduciendo las oportunidades para el desarrollo del narcotráfico y garantizando la seguridad en el transporte aéreo.

2.4. Tecnología en el narcotráfico

La tecnología en el narcotráfico en Ecuador ha avanzado considerablemente, especialmente en el contexto de las rutas clandestinas utilizadas por aeronaves para el tráfico de sustancias ilegales, específicamente los estupefacientes no regulados. Belén (Mendoza, 2022) indica que este fenómeno ha llevado a las autoridades a implementar diversas estrategias tecnológicas para combatir estas actividades delictivas.

Ecuador, debido a su ubicación geográfica entre países productores y consumidores de estas sustancias ilegales, se ha convertido en un punto estratégico para el narcotráfico. Las organizaciones criminales han establecido rutas aéreas clandestinas que permiten el transporte de cocaína hacia mercados internacionales, especialmente hacia Centroamérica y México. Para Diana (Sanabria Salinas, 2019) las aeronaves utilizadas son generalmente pequeñas, como Cessna y Piper, que pueden operar sin necesidad de planes de vuelo formales, lo que facilita su uso para el tráfico ilegal.

La implementación de tecnologías avanzadas ha sido crucial en la lucha contra el narcotráfico. (Mendoza, 2022) recalca que la Policía Nacional ha creado un escuadrón de drones que monitorea posibles pistas clandestinas y detecta vuelos irregulares. Estos drones tienen una capacidad de vigilancia de aproximadamente 15 kilómetros a la redonda y son operados por expertos capacitados en Estados Unidos. Esta tecnología permite un control efectivo sobre áreas críticas, especialmente en provincias como Manabí, donde la actividad del narcotráfico es intensa.

Según el artículo de la revista (Primicias, 2023), se han utilizado radares portátiles e inhibidores que brindan apoyo visual aéreo a las unidades tácticas e investigativas. Estos equipos permiten a las autoridades identificar aeronaves sospechosas y coordinar acciones rápidas para interceptarlas antes de que puedan operar; por otra parte, el uso de drones no es la única herramienta tecnológica disponible. La FAE también ha implementado sistemas de radar en puntos estratégicos como Montecristi, aunque algunos

han enfrentado problemas técnicos. A pesar de estos desafíos, la vigilancia constante ha permitido detectar vuelos no autorizados y realizar intervenciones efectivas

2.5. Consecuencias sociales y económicas

El narcotráfico genera un entorno de violencia extrema. Las organizaciones criminales que controlan estas rutas aéreas suelen recurrir a métodos violentos para mantener su dominio, lo que resulta en un aumento de la criminalidad en las comunidades afectadas. Esta violencia no solo afecta a los involucrados en el tráfico, sino que también impacta a la población civil, creando un clima de miedo y desconfianza. Investigadores como (Hartman Romero y Ruiz-Quesada, 2024), las comunidades vulnerables son las más perjudicadas, ya que los narcotraficantes pueden ejercer control sobre ellas, ofreciendo protección a cambio de lealtad o incluso reclutando jóvenes para sus actividades ilícitas.

El tráfico de sustancias ilegales, específicamente las estupefacientes no reguladas, contribuye a la descomposición del tejido social. La presencia del narcotráfico puede desplazar a las comunidades y alterar dinámicas familiares, ya que muchos se ven obligados a involucrarse en actividades ilegales para sobrevivir. César (Valarezo Romero, 2024) plantea que esto crea un ciclo de exclusión social donde las oportunidades legítimas son escasas. Además, el estigma asociado al consumo de drogas afecta negativamente la cohesión social, ya que los consumidores son frecuentemente marginados y discriminados

El narcotráfico alimenta la corrupción en todos los niveles del gobierno. Los ingresos generados por estas actividades ilícitas son tan significativos que pueden influir en decisiones políticas y socavar la gobernabilidad. La Revista (Primicias, 2023), expone que la corrupción resultante impide el desarrollo económico sostenible y desvía recursos públicos hacia actividades ilegales en lugar de ser utilizados para mejorar la infraestructura o los servicios sociales.

La economía local se ve afectada por la competencia desleal que representa el narcotráfico. Las ganancias exorbitantes del tráfico de sustancias ilegales, permiten a los narcotraficantes ofrecer precios bajos por productos ilegales, lo que puede hacer que negocios legítimos no puedan competir. Álvaro (Vélez Tangarife, 2019) considera que

esto lleva al cierre de empresas locales y al aumento del desempleo, creando un círculo vicioso donde más personas se ven forzadas a involucrarse en actividades ilícitas.

(Vélez Tangarife, 2019) también expone que los gobiernos gastan grandes sumas en combatir el narcotráfico, lo que incluye inversiones en fuerzas policiales y sistemas judiciales. Estos gastos pueden desviar fondos críticos que podrían ser utilizados para educación, salud y otras áreas esenciales para el desarrollo social; el costo social del narcotráfico incluye no solo la violencia y el crimen, sino también los gastos asociados con el tratamiento de adicciones y los daños colaterales en las comunidades

2.5.1. Impacto en comunidades locales

El golpe a las comunidades ecuatorianas ha sido considerable, ya que el país ha pasado de ser un mero punto de tránsito a ser un enorme centro de producción y almacenamiento de productos ilícitos. Los problemas causados han trascendido las esferas sociales, económica y de seguridad, lo que ha dado lugar a diversas complicaciones. Para Javier (Urbano Reyes, 2020), uno de los principales efectos obvios de los muchos impactos posibles del narcotráfico es que alimenta el aumento de la violencia

La (Dirección Nacional de Investigación Policía Nacional del Ecuador, 2022) establece que el aumento de los índices de homicidios ha sido causado por la disputa entre organizaciones delictivas por el dominio de las vías y áreas comerciales. En el año 2020, Ecuador experimentó un aumento en su tasa de mortalidad violenta, alcanzando un índice de 7,8 fallecimientos por cada 100.000 habitantes. Esta tendencia al alza se atribuye principalmente a la problemática relacionada con el tráfico de estupefacientes. Las organizaciones delictivas, muchas de las cuales tienen vínculos con carteles mexicanos y colombianos, se involucran en conflictos armados que impactan de manera directa a las comunidades locales.

Las comunidades locales situadas a lo largo de las rutas de transporte son las más afectadas por el tráfico de sustancias ilegales, especialmente las estupefacientes no reguladas, en términos de alta corrupción y bajos niveles de confianza institucional asociados con la práctica. La infiltración del crimen organizado en la vida cotidiana puede, con el tiempo, convertirse en una aceptación común de actividades ilegales contra el orden social, creando un clima de miedo. Este tráfico tiene el potencial de canalizar

recursos financieros hacia actividades ilegales, obstaculizando el desarrollo sostenible y la disponibilidad de empleo "legítimo".

Impacto en la cohesión social y la economía en la comunidad local: del estudio de caso, las localidades cercanas a las rutas seguidas por los narcotraficantes se caracterizan por altos niveles de corrupción y bajos niveles de confianza en las instituciones en lo que respecta a la práctica. Gladys (Proaño Reyes, 2022) concluye que la corrupción se convierte en una parte arraigada de la cultura, donde se fomenta la adulación y se reprime el disenso mediante la intimidación. Además, la rentabilidad asignada a los delitos tiene un gran potencial para blanquear operaciones de control atribuidas a prácticas ilegales que a menudo obstaculizan el desarrollo sostenible y la disponibilidad de empleo "legítimo".

La crisis penitenciaria en Ecuador exagera la crisis del narcotráfico. En muchos casos, las altas densidades de población dentro de los centros penitenciarios crean entornos propicios para que facciones criminales rivales se enfrenten entre sí. Esto afecta no sólo a los presos sino también a sus familias y comunidades, creando patrones de violencia e inestabilidad.

2.6. La Base Aérea de Manta y su rol en la lucha contra el narcotráfico

La Base Aérea de Manta, oficialmente conocida como Puesto de Operaciones Avanzadas (FOL), fue establecida en 1999 tras un acuerdo entre Ecuador y Estados Unidos, con el objetivo de combatir el narcotráfico en la región. Durante su operación, que se extendió hasta 2009, la base se convirtió en un punto estratégico para la vigilancia aérea y el monitoreo de actividades ilícitas, especialmente en relación con el tráfico de sustancias ilegales, en particular estupefacientes no regulados, proveniente de Colombia.

Sonia (Borja Torresano, 2024), indica que la instalación fue dotada de infraestructura moderna, incluidas ampliaciones en la pista y la instalación de tecnología avanzada para la detección y seguimiento de aeronaves sospechosas. Este enfoque permitió a las fuerzas estadounidenses realizar operaciones efectivas que resultaron en un incremento del 500% en las incautaciones de cocaína durante su presencia.

Sin embargo, la base también generó controversia y resistencia dentro de Ecuador, así lo explica. Julio (Ruiz Flores, 2019), puesto que los detractores políticos argumentaron que la presencia militar estadounidense vulneraba la soberanía nacional, y

el gobierno del entonces presidente Rafael Correa utilizó este argumento como parte de su plataforma política, culminando en la decisión de cerrar la base en 2009.

Desde entonces, ha habido un debate continuo sobre los efectos de su cierre en la seguridad del país, con algunos analistas señalando que el aumento del narcotráfico y la violencia en Ecuador podrían estar relacionados con la salida de las fuerzas estadounidenses. En este contexto, el actual presidente Daniel Noboa ha propuesto reactivar la base como parte de una estrategia para mejorar el control aéreo y combatir el narcotráfico nuevamente

2.6.1. Impacto de las Bases Aéreas en la lucha contra el narcotráfico

La presencia de bases aéreas, como la Base Aérea de Manta en Ecuador, ha tenido un impacto significativo en la lucha contra el narcotráfico. Funcionando entre 1999 y 2009, esta base permitió a las fuerzas estadounidenses realizar operaciones de vigilancia y monitoreo para detectar aeronaves involucradas en el tráfico de sustancia ilegales.

Sin embargo, su efectividad ha sido cuestionada; informes indican que, a pesar de las operaciones realizadas, la cantidad de sustancia incautada fue mínima, lo que sugiere que la mera instalación de bases militares no garantiza una disminución en el narcotráfico. Los investigadores (Saavedra y Coba, 2007) explican que, tras su cierre, se observó un aumento en la penetración del crimen organizado en Ecuador, lo que llevó a algunos analistas a argumentar que la base había actuado como un baluarte contra las actividades ilícitas

A pesar de los esfuerzos realizados desde bases aéreas, el narcotráfico ha continuado expandiéndose en la región. La experiencia de Ecuador refleja un patrón observado en otros países latinoamericanos, donde la militarización y la instalación de bases no han logrado erradicar el problema. La lucha contra el narcotráfico requiere un enfoque más integral que combine medidas de seguridad con estrategias sociales y económicas.

La reciente propuesta del presidente Daniel Noboa para permitir nuevamente bases militares extranjeras reabre el debate sobre su efectividad en la lucha contra el narcotráfico, enfatizando la necesidad de una estrategia clara que aborde las causas subyacentes del problema y no dependa únicamente de soluciones militares.

2.7. Operativos de las fuerzas del orden

En Ecuador se están incrementando las acciones operativas en respuesta a la violencia paramilitar y relacionada con el narcotráfico. Las víctimas son generalmente mulas, que son traídas al país. En una acción coordinada de la Policía Nacional y las Fuerzas Armadas, hasta el momento se han incautado más de 23 kg de sustancias estupefacientes y 329 personas relacionadas con actividades del crimen organizado. Algunas medidas han implicado el decomiso de armas y material explosivo, lo que permite al lector darse cuenta fácilmente de la gravedad de la situación.

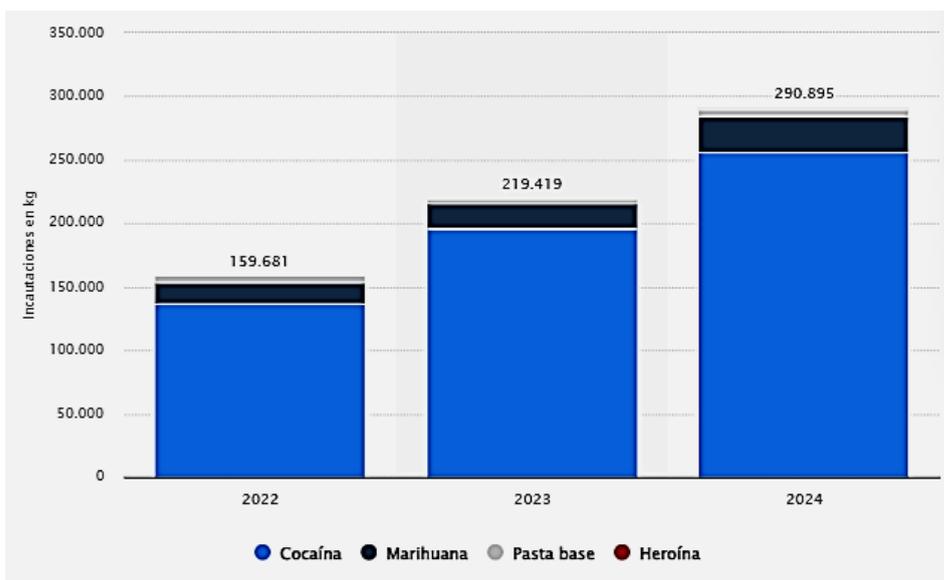
Las autoridades han aumentado los controles fronterizos y desmantelado pistas de aterrizaje clandestinas utilizadas para el tráfico de sustancias ilegales. Se han llevado a cabo más de 10.000 operaciones contra el crimen, con vehículos recuperados y sospechosos detenidos en abundancia durante el primer semestre del año en Guayaquil. Sin embargo, un gran desafío sigue siendo la infiltración del crimen organizado.

La elevación de la violencia ha sido ubicada en las luchas entre grupos de criminales, esto causó un incremento en las cifras de fallecimientos. De acuerdo al (Gobierno Nacional de Ecuador, 2024), a pesar de la convocatoria de un gran número de policías y militares, los suministros disponibles todavía son poca frente a la magnitud del inconveniente.

De modo que, los métodos deben tomar en consideración no sólo métodos coercitivos, sino también un punto de vista integral que explore las causas fundamentales del tráfico de sustancias ilegales, como son los estupefacientes no regulados, y fomente el desarrollo social en las comunidades de los victimarios.

2.7.1. Estadísticas de incautaciones en el Ecuador (2022-2024)

la evolución de las incautaciones de droga en los años 2022, 2023 y 2024, plantean un aumento progresivo de la cantidad total de drogas incautadas destacando la cocaína como la sustancia más decomisada. En el año 2022 las encartaciones sumaron 159.681 kg, con una proporción menor de marihuana, pasta base y heroína. Mientras que para el año 2023 las cifras aumentaron 219.419 kg. Exhibiendo así un incremento significativo en la lucha contra el narcotráfico, En el 2024, se puede apreciar nuevamente un incremento pues el volumen alcanzó 290.865 Kg. con esto se evidencia que la tendencia a un crecimiento continuo.



Volumen de incautaciones de droga en Ecuador entre 2022 y 2024 Extraído de: Statista Research Department, 29 ene. 2025 Fuente: Primicias; Policía Nacional de Ecuador

El gráfico muestra una evolución en las incautaciones de drogas en los años 2022, 2023 y 2024, expresadas en kilogramos, se puede observar que el aumento es progresivo en la cantidad total de drogas incautadas destacando la cocaína como una sustancia más decomisada representada en el color azul.

De acuerdo con la información obtenida mediante los informes de la Policía Nacional, las incautaciones en el 2022 sumaron aproximadamente 159.681 kg, Con una proporción menor de marihuana, pasta base y heroína, mientras que para el 2023 las cifras aumentaron a 219.419 kg, reflejando un incremento significativo en la lucha contra el narcotráfico, asimismo para el 2024 el volumen alcanzó los 290.895 kg. mostrando un crecimiento continuo, por lo tanto, el gráfico sugiere que las políticas de control y represión del narcotráfico han tenido un impacto en el aumento de las incautaciones, posiblemente debido a los operativos más efectivos, avances en tecnología de vigilancia y mayor Cooperación Internacional, sin embargo, el aumento también puede indicar una mayor actividad del narcotráfico en la región.

El presente análisis y es crucial para evaluar la efectividad de las estrategias implementadas y detectar los patrones de tráfico de droga, al compararlo estos datos con otras naciones permitirá determinar si el Ecuador está en una tendencia regional o si se enfrenta a un problema particular en el control del narcotráfico. Es por esto que en el presente informe se desarrollará también una comparativa con la normativa aplicada para la lucha contra el tráfico de sustancias ilegales, con países como España, Estados Unidos

y Colombia, los cuales tienen una alta afluencia e influencia del narcotráfico en sus estados.

2.7.2. Fuerzas Armadas

Según Diana (Sanabria Salinas, 2019), la Constitución de Montecristi, generó una serie de transformaciones que intervinieron directamente en el funcionamiento y administración de la Policía Nacional y de las Fuerzas Armadas, entre ellas se menciona:

1. Se eliminó la misión de las Fuerzas Armadas de “garantes del ordenamiento jurídico”, estableciendo la misión “la Defensa de la soberanía y la integridad territorial”.

2. La protección interna y el mantenimiento del orden público son funciones privativas del Estado y responsabilidad de la Policía Nacional”.

3. Se establece que las Fuerzas Armadas solo podrán participar en actividades económicas relacionadas con la Defensa Nacional.

4. Se instituyó el servicio militar como voluntario.

5. Se implementó el derecho al voto para los integrantes de las Fuerzas Armadas y de la Policía Nacional

6. La Constitución del 2008 dio al Presidente de la República atribuciones como: ejercer la máxima autoridad de las Fuerzas Armadas y Policía Nacional, designar a los integrantes del alto mando militar y policial, velar por el mantenimiento de la Soberanía, ejercer la policía de Defensa Nacional, entre otras.

El objetivo político de la defensa nacional del Ecuador es asegurar la paz y la estabilidad nacional y mantener una postura de defensa estratégica proactiva basada en la prevención y la alerta temprana, considerando el uso de la fuerza como último recurso contra actores hostiles dentro del concepto de legítima defensa.

2.7.3. Policía Nacional

Las competencias que tiene la Policía Nacional son atribuidas por la (Constitución de la República del Ecuador, 2008) vigente, la misma que determina, en el Art. 158 que la Policía Nacional es institución de protección de los derechos, libertades y garantías de

sus ciudadanos, siendo su función proteger la seguridad interna del país y el mantenimiento del orden público. Así como también, el Art. 163 que expresa que es trabajo de la Policía Nacional atender la seguridad de los ciudadanos dentro del territorio nacional; se indica que, parte de su formación está basada en los “derechos humanos, investigación especializada, prevención, control y prevención del delito y utilización de medios de disuasión y conciliación como alternativas al uso de la fuerza”.

Las funciones específicas de la Policía Nacional se detallan en el Art. 4 de la (Ley Orgánica de la Policía Nacional, 2008), el literal d, se refiere a prevenir y participar en la investigación y control del tráfico ilícito de sustancias estupefacientes y sicotrópicas coordinando con la Interpol y más organismos similares a nivel nacional e internacional. Finalmente, las normas constitucionales y la estructura orgánica de la Policía Nacional, determinan que las unidades nacionales de servicio para enfrentar la AGN, son las siguientes

- Dirección Nacional Antinarcoóticos
- Centro Regional de Adiestramiento Canino
- Centro Regional de Capacitación Antidrogas
- Grupo Especial Móvil Antinarcoóticos (GEMA).
- Grupo de Operaciones Especiales (GEO); y
- Grupo de Intervención y Rescate (GIR).

2.7.4. Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (UAEAC)

La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (UAEAC) tiene la autoridad para sancionar a personas naturales o jurídicas que violen los reglamentos aeronáuticos. Las sanciones pueden incluir desde multas hasta la suspensión o revocación de permisos operativos. Estas sanciones se aplican con base en criterios que consideran la gravedad de la infracción y la reincidencia.

2.7.4.1. Procedimientos Sancionatorios

Los procedimientos para abordar las infracciones relacionadas con la transportación aérea de sustancias ilegales incluyen varias etapas:

Investigación

La investigación es la etapa inicial y más crítica del proceso sancionatorio. (Comité Jurídico de la Organización de Aviación Civil Internacional, 2012) establece las actividades de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (UAEAC) la cual tiene la responsabilidad de llevar a cabo investigaciones sobre posibles infracciones. Este proceso incluye la apertura formal de investigaciones, donde se identifican y documentan las irregularidades

Derecho a Defensa

El derecho a defensa es un principio fundamental que debe ser garantizado durante todo el procedimiento administrativo. Este derecho permite a cualquier persona acusada presentar sus alegaciones y pruebas en su favor, asegurando así un proceso equitativo. La normativa establece que los acusados deben ser informados sobre las acusaciones en su contra y tienen el derecho a acceder a asesoría legal. Esto es crucial, ya que permite a los involucrados comprender plenamente las implicaciones legales de las sanciones que enfrentan y preparar una defensa adecuada.

Sanciones Administrativas

Las sanciones administrativas se imponen como resultado del proceso sancionatorio y pueden variar en severidad según la gravedad de la infracción cometida. Estas sanciones pueden incluir multas económicas significativas, así como la suspensión temporal o permanente de permisos relacionados con actividades aeronáuticas. La UAEAC evalúa diversos factores al determinar la naturaleza y duración de las sanciones, incluyendo el impacto potencial de la infracción en la seguridad pública y la reincidencia del infractor. Este enfoque escalonado permite a las autoridades aplicar sanciones que no solo castigan a los infractores, sino que también sirven como un mecanismo disuasorio para prevenir futuras violaciones.

2.8. Intercambio de información internacional

El intercambio de información internacional es esencial en la lucha contra el narcotráfico, ya que el tráfico de sustancias ilegales, en particular estupefacientes no regulados, es un fenómeno global que trasciende fronteras. La creación de redes de comunicación efectivas entre países permite a las autoridades compartir datos sobre

actividades sospechosas, patrones de tráfico, y modus operandi de las organizaciones delictivas.

Este intercambio no solo mejora la capacidad de respuesta ante incidentes específicos, así lo indica la (Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito, 2014) pues esta inter acción ayuda a identificar y dismantelar redes criminales complejas que operan a nivel transnacional, agencias tales como INTERPOL y la DEA facilitan la colaboración entre fuerzas del orden de diferentes naciones, permitiendo que la información sobre rutas de tráfico y actividades ilícitas sea accesible para todos los involucrados en la lucha contra el narcotráfico.

2.8.1. Colaboración entre entidades internacionales

La colaboración entre entidades como INTERPOL, la DEA y la OACI es crucial para enfrentar el desafío del narcotráfico a través de rutas clandestinas utilizadas por aeronaves. Estas organizaciones internacionales permiten el intercambio de información vital sobre movimientos aéreos sospechosos y patrones de tráfico, lo que facilita la identificación y dismantelamiento de redes criminales transnacionales.

Según los autores (Achig Coronel y Rodríguez Castillo, 2022), la INTERPOL proporciona un marco para que las fuerzas del orden de diferentes países compartan datos en tiempo real, mientras que la DEA aporta su experiencia en la investigación del narcotráfico y en la interdicción de las sustancias ilegales, como los estupefacientes no regulados. La OACI, por su parte, establece normas y procedimientos que ayudan a prevenir el uso indebido del espacio aéreo civil, asegurando que las operaciones antinarcóticos se realicen dentro de un marco legal y seguro.

Así mismo, esta sinergia no solo mejora la capacidad de respuesta ante incidentes específicos, sino que también fortalece las capacidades locales en los países afectados. A través de operaciones conjuntas y capacitación, las fuerzas policiales pueden aprender a detectar y neutralizar aeronaves involucradas en actividades ilícitas. Para (Achig Coronel y Rodríguez Castillo, 2022), las Fuerzas Armadas de Ecuador han intensificado sus operaciones aéreas para identificar pistas clandestinas, apoyándose en información proporcionada por estas entidades. Este enfoque coordinado es esencial para crear una estrategia integral que aborde el narcotráfico desde múltiples frentes, garantizando una respuesta efectiva y sostenible ante este problema global.

2.8.2. Proyecto Colibrí

El proyecto colibrí, ha sido desarrollado por la Organización Mundial de aduanas (OMA) y la Unión Europea (UE), constituye un esfuerzo estratégico para el combate del crimen organizado y el tráfico de sustancias estupefacientes en América latina, El Caribe Y África occidental y central, Vas a su enfoque en la aviación general ya que constituye una vulnerabilidad clave para el desarrollo de esta actividad ilícita, debido a que este medio de transporte es el menos regulado y brinda una mayor facilidad para el desarrollo del contrabando de drogas, debido a la falta de controles estrictos y a la flexibilidad con la que se puede ejecutar la transportación.

La Organización Mundial de Aduanas (2019) establece que este proyecto se alinea con el objetivo 3 del Plan Estratégico de la OMA (2016 – 2019), que busca fortalecer la Seguridad Pública y combatir los delitos transnacionales, además de contribuir al cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la ONU, particularmente los que se enfocan en la lucha contra el crimen y el fortalecimiento del Estado de derecho.

Este proyecto tiene tres componentes qué son: la capacitación de funcionarios, la creación de bases de datos especializadas y finalmente la Cooperación Internacional, Estos componentes refuerzan la efectividad de las políticas aduaneras en la intercepción de drogas y la prevención del blanqueo de dinero. El proyecto se integra a su vez con el Programa Ruta de la Cocaína (PRC) permitiéndole ampliar su impacto y fomentando la cooperación transnacional en la lucha contra el narcotráfico, convirtiéndose en una iniciativa clave para cerrar brechas de seguridad en la aviación general promoviendo una respuesta coordinada a nivel mundial.

2.8.3. El plan Mérida, ¿un apoyo o una iniciativa poco valorada?

El plan Mérida se estableció como un acuerdo de cooperación entre los países del norte como son Estados Unidos y México, su objetivo consiste en buscar combatir el narcotráfico y el crimen organizado, para esto se hace necesario el fortalecimiento de las capacidades institucionales, así como el intercambio de información, complementando esto con el apoyo de la tecnología y equipos de alta seguridad. Esta iniciativa ha tenido

un impacto significativo en México, pero su beneficio para el Ecuador ha tenido contrastados límites, ya que como tal este país no se encuentra dentro de la asignación directa de fondos, ni de la asistencia técnica esencial para el desarrollo de este programa.

Independientemente de esto, el plan Mérida ha tenido una alta influencia de forma indirecta en Ecuador, su principal enfoque hasta ahora han sido sobre los cárteles en México por lo que a nivel mundial se ha generado el “efecto globo”, el cual ha obligado a los narcotraficantes a desplazar sus rutas especiales hacia otros países como por ejemplo el Ecuador, que a raíz de esto se ha convertido en un punto clave para la distribución de la cocaína hacia mercados internacionales. Martí (Quintana, 2021), explica en sus investigaciones, en respuesta a esta situación el País busca fortalecer su cooperación con agencias internacionales como la DEA y el Comando Sur, especialmente en la vigilancia del espacio aéreo y la detección de pistas clandestinas cuya función es facilitar el acceso de la droga en mayores cantidades.

Cabe recalcar y como se ha venido explicando que, el uso de las rutas aéreas clandestinas en Ecuador, que incluye no solo las pistas ilegales en provincias como Manabí y esmeraldas, sino también el arrastre de mercancía obtenidas en mar abierto, ha aumentado en los últimos años, según explica la (Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito, 2014), las aeronaves ligeras y los vuelos no autorizados se han convertido en una estrategia clave para el transporte de sustancias ilegales, en particular estupefacientes no regulados, desde Sudamérica Asia países de centro y Norteamérica,.

Con este contexto, se puede determinar que la Cooperación Internacional es una necesidad crucial para mejorar la interdicción del área y lograr la eliminación eficaz de estas estructuras legales, como indican , Quienes consideran que el plan Mérida presenta aspectos que pueden ser considerados modelos a implementar en Ecuador entre ellos se encuentra el uso de tecnología avanzada para la detección de vuelos sospechosos, tales como la instalación de radares y sistemas de inteligencia, mismos que en México han facilitado la detección de aeronaves utilizadas por el narcotráfico.

En la actualidad Ecuador ha solicitado apoyo a los Estados Unidos y Colombia entre otros para implementar medidas similares a las ya mencionadas, durante el Gobierno de Guillermo Lasso se instalaron varios radares de alta precisión en Montecristi, los cuales lamentablemente fueron destruidos de acuerdo con lo que expresó Arturo (Torres,

2022), también se ha hecho uso de tecnología nueva como los drones equipados con cámaras de alta precisión y sensores de calor para la vigilancia de zonas de alta incidencia delictiva.

Se recalca que a pesar de los esfuerzos del Estado, la efectividad que han presentado estas medidas son limitadas, ya que en muchos casos la corrupción y la falta de recursos técnicos obligan a que estos equipos se pierdan o deterioren o inhabiliten para las funciones a las que fueron destinados, en el informe global sobre la cocaína del 2023 de la (Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito, 2014), se señala que Ecuador ha experimentado índice de aumento en el tráfico aéreo de drogas, con aeronaves que utilizan pistas clandestinas en zonas remotas para evitar así los controles estatales.

El plan Mérida por tanto no ha sido implementado concretamente en Ecuador, su modelo de cooperación y seguridad constituyen un modelo de cooperación en términos de seguridad convirtiéndose en un referente para la mejora en la lucha contra el narcotráfico, marcando la eliminación de rutas clandestinas por vía aérea como un punto neural en la lucha contra las sustancias ilegales, especialmente los estupefacientes no regulados, requiriendo que se plantee una estrategia integral, la cual conviene no solo la tecnología avanzada, sino que incluya la cooperación internacional y el fortalecimiento institucional, a fin de quitar al Ecuador de la funesta lista de los sitios cuya geografía facilitan la movilidad de la mercancía para los narcotraficantes.

2.8.2. Obligaciones internacionales

Las obligaciones internacionales son los compromisos que asumen los estados al ratificar tratados y convenciones, así como al utilizar las normas del derecho internacional consuetudinario. Estas obligaciones cubren una variedad de áreas, incluidos los derechos humanos, el medio ambiente, el comercio, etc.

Los compromisos internacionales para combatir el narcotráfico son esenciales para abordar este problema global que afecta a muchos países y regiones. Estas obligaciones están determinadas principalmente por acuerdos y convenios internacionales y por la cooperación entre países. La lucha contra el narcotráfico y el problema mundial de las sustancias ilegales, como son las estupefacientes no reguladas, es una prioridad para los Estados nacionales e involucra diferentes niveles: producción, consumo y comercio ilícito.

El (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2017) indica que todos estos compromisos internacionales tienen un carácter transnacional. Con este fin, los países han asumido obligaciones internacionales, incluida la asistencia mutua, la cooperación, la coordinación política y el estricto cumplimiento de los sistemas internacionales de fiscalización de sustancias ilegales, como son los estupefacientes no regulados,

2.9. La política pública ecuatoriana frente a la amenaza global del narcotráfico, Participación de las Fuerzas Armadas y Policía Nacional en el control del narcotráfico

Ecuador ha formulado e implementado varias políticas, estrategias y acciones destinadas a descentralizar el sector de seguridad dentro de sus fronteras, fortalecer la policía nacional, reformar el sector judicial y centrarse en políticas de defensa y relaciones internacionales. (Sanabria Salinas, 2019) indica que el enfoque integrado de seguridad define seis áreas en las que las instituciones participan en la implementación de políticas, planes y proyectos con el fin de realizar pronósticos nacionales de manera humana, a partir de mecanismos de seguimiento y control social y principalmente con la participación activa y responsable de la ciudadanía. Población

1. Justicia y seguridad ciudadana;
2. Relaciones internacionales y defensa;
3. Democracia y gobernabilidad;
4. Justicia social y desarrollo humano;
5. Ambiente y gestión de riesgos; y
6. Ciencia y tecnología

2.9.1. Desarrollo de capacidades de aplicación de la ley

Para Julián (Rueda Bouillon, 2014), el desarrollo de competencias implica mejorar las condiciones para un mejor desempeño, crear valor agregado y desarrollar nuevos talentos para que las personas puedan desarrollar todo su potencial

Si las capacidades adicionales no complementan las capacidades institucionales estatutarias (sector público) o surgen de objetivos organizacionales (sector privado), pueden ocurrir fricciones dentro de la organización y la entidad a menudo pierde la capacidad de implementar alternativas desarrolladas. Por lo tanto, el grado de coherencia y sinergia entre la agencia y otras capacidades organizacionales debe ser alto para que el proceso de implementación del desarrollo alternativo tenga la importancia o prioridad necesaria.

Según el (Programa de Cooperación entre América Latina el Caribe y la Unión Europea en Políticas sobre Drogas (COPOLAD), 2019), los organismos nacionales, regionales e internacionales encargados de hacer cumplir la ley deben combatir la producción, el tráfico y el consumo de sustancias ilegales, en particular estupefacientes no regulados, por los siguientes medios:

- Llevar a cabo una ofensiva global contra el tráfico de de sustancias ilegales, como son las estupefacientes no reguladas y ayudar con las investigaciones en curso.
- Suministrar a la policía un análisis de información sobre las rutas del narcotráfico, modus operandi y redes criminales involucradas.
- Proporciona formación integral a agentes de policía de todo el mundo para responder mejor al tráfico de de sustancias ilegales, específicamente los estupefacientes no regulados.

2.10. Análisis comparativo sobre la responsabilidad del Estado en la eliminación de las rutas clandestinas

Ecuador, al igual que otros países, enfrenta el desafío de combatir rutas clandestinas utilizadas para el tráfico de sustancias ilegales, personas y mercancías. Comparar estos tres países permite al investigador identificar similitudes y diferencias en los Marcos legales y operativos de la Cooperación Internacional ofreciendo un panorama integral que sirva de base para proponer las mejoras en las políticas y estrategias de Ecuador y la lucha contra sus rutas clandestinas.

2.10.1. España

Se toma como referencia este país debido a que es miembro de la Unión Europea, es por esto que España opera dentro de un marco legal robusto y amortizado en materia

de seguridad y control fronterizo, por lo que su experiencia en la cooperación transnacional a través de organismos como Europol y Frontex y la implementación de políticas de control avanzadas, Ofrece un referente interesante para analizar cómo se puede coordinar la lucha contra el narcotráfico a nivel interregional y adaptarlo a contextos similares.

Legislación: Regula el tráfico ilícito a través del Código Penal y aplica sanciones estrictas. La Ley de Seguridad Nacional incluye medidas contra el contrabando.

Políticas de Seguridad: Enfoca sus esfuerzos en el Estrecho de Gibraltar, utilizando radares, patrullas marítimas y cooperación con Marruecos.

Cooperación Internacional: Participa activamente en *Europol* y *Frontex*, fortaleciendo la seguridad en rutas críticas.

Fortalezas: Tecnología avanzada para el control marítimo y sólida cooperación internacional.

Limitaciones: Proximidad geográfica con África, que facilita el contrabando.

2.10.2. Estados Unidos

Este país fue seleccionado debido a que cuenta con una legislación estricta y de una larga tradición en la lucha con el narcotráfico, apoyada por agencias como la DEA para respaldar sus gestiones, además de su énfasis en la tecnología avanzada y la Cooperación Internacional, lo que sumado a su rol como principal destino de venta de las sustancias ilegales que se producen en la región, permite estudiar la eficacia de medidas legales y operativas, que han hecho impacto significativamente en la reducción de rutas clandestinas

Legislación: Implementa leyes como el *Controlled Substances Act* y medidas fronterizas rigurosas a través de la *Secure Fence Act*.

Políticas de Seguridad: Prioriza la frontera con México, usando tecnología avanzada (drones, sensores, muros) para detectar y neutralizar rutas clandestinas.

Cooperación Internacional: Lidera programas como el *Plan Mérida* y apoya a América Latina en la interdicción de rutas de narcotráfico.

Fortalezas: Recursos financieros y tecnológicos significativos y un fuerte enfoque en vigilancia fronteriza.

Limitaciones: Alta demanda interna de sustancias ilegales, específicamente los estupefacientes no regulados, que incentiva las rutas ilícitas.

2.10.3. Colombia

Siendo 1 de los principales productores y puntos neurálgicos en la cadena del narcotráfico, Colombia Experimenta en la implementación de estrategias de erradicación y control, en coordinación con organismos internacionales (como en el marco del plan Colombia), permite identificar elementos críticos y lecciones que pueden ser aplicadas para reforzar la responsabilidad del Estado en otros contextos.

Legislación: La Ley 30 de 1986 y otras normas persiguen el tráfico de sustancias ilegales, específicamente los estupefacientes no regulados y rigen la destrucción de rutas clandestinas.

Políticas de Seguridad: Implementa operativos militares en selvas, ríos y áreas rurales para desmantelar laboratorios y rutas utilizadas por narcotraficantes.

Cooperación Internacional: Trabaja con Estados Unidos bajo el *Plan Colombia* y coordina con países vecinos en el combate al narcotráfico.

Fortalezas: Experiencia en combate al narcotráfico y el apoyo internacional.

Limitaciones: Geografía compleja y presencia de grupos armados ilegales.

Cuadro sobre el enfoque operativo en la eliminación de rutas clandestinas

| Aspecto | Ecuador | España | Estados Unidos | Colombia |
|-----------------------------|---|--------------------------|----------------------------------|-----------------------------------|
| Territorio crítico | Frontera norte con Colombia | Estrecho de Gibraltar | Frontera con México | Selvas y ríos del sur |
| Estrategia principal | Control fronterizo terrestre y marítimo | Control marítimo y aéreo | Tecnología avanzada y vigilancia | Operativos militares y policiales |

| | | | | |
|------------------------------|----------------------------|---------------|----------------------|----------------------------------|
| Colaboración regional | CAN y acuerdos con vecinos | Unión Europea | Iniciativas globales | Apoyo de EE.UU. y países vecinos |
|------------------------------|----------------------------|---------------|----------------------|----------------------------------|

Fuente: Geraldine Moreira Zambrano

2.10.4. Enfoque operativo en la eliminación de rutas clandestinas de aviación general

El cuadro anterior compara las estrategias operativas entre Ecuador, España, Estados Unidos y Colombia en su lucha contra la eliminación de las rutas clandestinas, al enfocarnos en el marco jurídico aplicable en cada país y en el derecho internacional relacionado con el control fronterizo y la seguridad tendremos los siguientes puntos:

Ecuador: la normativa aplicable en este país es la Constitución y el código orgánico integral penal los cuales no solamente regulan el control fronterizo y las acciones contra el tráfico ilícito, sino que también rigen por medio de la ley de movilidad humana cuáles son los derechos y restricciones que se presentan en las fronteras

España: en este país rige la ley de seguridad nacional y el Código Penal, además de ellos también cuentan con las normativas europeas como son el código de fronteras Schengen, Así como la cooperación que mantienen con Frontex en la vigilancia marítima y aérea.

Estados Unidos: entre la normativa aplicada en este país, encontramos leyes como la de Immigration and Nationality Act y la Homeland Security Act, priorizan la tecnología avanzada y la vigilancia en la frontera con México, en programas como el ya mencionado plan Mérida que se considera un acuerdo bilateral, aunque sus resultados no han sido los esperados mantienen su vigencia y son respaldados por ambos países.

Colombia: tiene como normativa base el Código Penal y la ley de seguridad ciudadana, además se mantiene constante Cooperación Internacional con países como Estados Unidos, manteniendo una constante lucha contra el narcotráfico, el crimen organizado y los grupos paramilitares.

Cooperación regional e internacional

Como se puede apreciar en el cuadro antes mencionado, la colaboración regional en cada país tiene una destacada importancia, siendo Ecuador parte de la comunidad

Andina, España que a su vez formando parte de la Unión Europea, Colombia recibiendo el apoyo De Estados Unidos y otros países vecinos y Estados Unidos a su vez generando iniciativas globales que soporten a los países que se unen a la lucha contra el narcotráfico, esto refleja la necesidad de tratados internacionales, como la Convención de Naciones Unidas contra la delincuencia organizada transnacional, para abordar la seguridad fronteriza de una forma más integra que complemente no solo los aspectos jurídicos locales e internacionales, sino que también abarque el entorno social y cultural relacionado a su vez con el control y la eliminación de las rutas clandestinas utilizada para la transportación y acceso de las sustancias ilícitas, en particular las vías aéreas.

Por ejemplo tanto en España como en Estados Unidos usan vigilancia tecnológica, con la finalidad de detectar las posibles rutas y accesos que tengan estos grupos delincuenciales para transportar hola los estupefacientes, Por otra parte Colombia y Ecuador aplican medidas más tradicionales cómo los operativos militares y los controles físicos, los cuales si bien es cierto pueden generar tensiones en los derechos fundamentales, también han presentado sus correspondientes allá positivos dándole a los grupos organizados serios golpes que los desestabilizan y obliga a buscar las rutas, asimismo la cooperación Internacional se vuelve clave para armonizar los esfuerzos sin vulnerar ningún derecho de los involucrados pero buscando detener la red globalizada de transportación de sustancias ilícitas estupefacientes no sujetas a control

2.10.5. Contraste de las medidas usadas por España, Estados Unidos y Colombia versus Ecuador.

| Cuadro de Comparación General | | | | |
|--------------------------------------|------------------------------------|---------------------|------------------------------------|------------------------------|
| Aspecto | Ecuador | España | Estados Unidos | Colombia |
| Enfoque prioritario | Fronteras terrestres y marítimas | Control marítimo | Fronteras terrestres | Áreas selváticas y fluviales |
| Recursos disponibles | Moderados, con apoyo internacional | Tecnología avanzada | Altos recursos financieros | Apoyo militar internacional |
| Cooperación regional | CAN y acuerdos con Colombia y Perú | Unión Europea | Iniciativas globales (Plan Mérida) | Plan Colombia |

Elaboración: Geraldine Moreira Zambrano

En el cuadro precedente, podemos apreciar que Ecuador comparte desafíos con Colombia debido a su ubicación geográfica y cercanía a áreas de alta producción de sustancias ilegales, específicamente los estupefacientes no regulados. Sin embargo, tiene menos recursos comparado con Estados Unidos y España. Se hace evidente que mientras tanto España, como Estados Unidos se destacan por su inversión en tecnología y operativos fronterizos sofisticados, tanto el Ecuador, como Colombia dependen más de la cooperación regional e internacional para fortalecer su capacidad operativa lo que hasta la fecha ha dado bajos resultados en contraparte con el desarrollo alarmante que está teniendo los grupos que trafican las drogas.

Es importante recalcar que el aumento progresivo de las incautaciones entre el 2022 y 2024 puede estar directamente relacionado con la implementación de la tecnología aérea y la detección de rutas clandestinas, como pistas ilegales de aterrizaje utilizadas para el narcotráfico.

2.10.6. Comparación de las incautaciones realizada en España, Estados Unidos y Colombia versus Ecuador.

A continuación, se detallan los datos estadísticos correspondientes a las incautaciones de los últimos tres años de España, Estados Unidos y Colombia s Ecuador, los datos se extrajeron de las instituciones de control tanto internacionales como nacionales y sus correspondientes informes anuales, estas son:

- La Oficina de las Naciones Unidas Contra la Droga y el Delito (UNODD),
- INTERPOL,
- La Administración para el Control de Drogas en Estados Unidos DEA,
- la Policía Nacional del Ecuador
- Entidades gubernamentales de España Estados Unidos y Colombia.

| País | 2022 | 2023 | 2024 |
|----------------|-------------|-------------|-------------|
| Ecuador | 500,6 kg | 600,6 kg | 700,9 kg |
| España | 111,50 kg | 192 kg | 166.80 kg |
| EE. UU. | 2002.225 kg | 2202,231 kg | 3601,535 kg |

| | | | |
|-----------------|-----------|-----------|-----------|
| Colombia | 1201,8 kg | 1501,4 kg | 1801,7 kg |
|-----------------|-----------|-----------|-----------|

Cuadro comparativo de las incautaciones realizadas en España, Estados Unidos, Colombia y Ecuador, Información extraída de Instituciones del Responsables del Control Anti-drogas de cada país. Elaboración: Geraldine Moreira Zambrano.

En Ecuador el incremento de operativos ha permitido identificar y dismantelar pistas clandestinas, utilizadas por organizaciones delictivas para el tráfico de drogas, se considera que la presencia de estas estructuras sugiere que el País es el punto clave en la logística del narcotráfico, facilitando la salida de sustancias ilícitas hacia mercados internacionales, siendo importante recalcar que el uso de radares portátiles, drones y sistemas de monitoreo satelital han mejorado la capacidad de las fuerzas del orden para detectar aeronaves sospechosas y rastrear vuelos no autorizados, lo que ha llevado a un mayor número de incautaciones, siendo evidente en el salto que se realiza desde 500,6 kg en el 2022 a 700,9 kg en el 2024, lo que indica que estas estrategias han fortalecido la lucha contra el tráfico de drogas por vía aérea.

Este cuadro respalda la hipótesis de que, a medida que las autoridades aumentan la vigilancia y control de todas las rutas de tráfico de sustancias, los narcotraficantes han adaptado sus métodos y crean nuevas vías de transportación, lo que resalta la importancia de continuar innovando tecnológicamente para contrarrestar las rutas clandestinas y mejorar la seguridad del área y la región.

CAPITULO III

MARCO LEGAL

La base legal para el desarrollo de la presente investigación se ha elaborado por medio de un análisis de las normativas presentadas, siendo en su mayoría una interpretación de la norma establecida en la lucha contra la transportación por vía aérea de sustancias ilegales, específicamente los estupefacientes no regulados, de esta forma analizaremos las normas internacionales y nacionales aplicadas a este proyecto.

3.1. Normativa Internacional

Según la (Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito, 2014), los convenios o tratados en la lucha contra el narcotráfico se desglosa a continuación:

3.1.1. Convención Única de 1961 sobre Estupefacientes, enmendada por el Protocolo de 1972 de Modificación de la Convención Única de 1961 sobre Estupefacientes.

Art. 2. Sobre las sustancias sujetas a fiscalización

Los estupefacientes estarán sujetos a todas las medidas de control estipuladas en la Convención, salvo disposiciones específicas aplicables a sustancias determinadas.

Art. 19. Previsiones de las necesidades de estupefacientes

Las Partes deben presentar anualmente a la Junta informes que incluyan:

- a) Cantidad de estupefacientes requerida para usos médicos y científicos.
- b) Cantidad destinada a la fabricación de otros productos.
- c) Existencias de estupefacientes al final del año.
- e) Superficie cultivada y ubicación geográfica del cultivo de adormidera.

Art. 31. Disposiciones sobre comercio internacional

Las exportaciones solo se permitirán:

- a) Si cumplen con las leyes del país receptor.

b) Dentro de los límites previstos para dicho país.

En zonas francas, se aplicará la misma inspección que en el resto del territorio.

Las Partes firmantes se obligan a lo siguiente:

a) Supervisar la importación y exportación de estupefacientes.

b) Controlar a las personas y empresas involucradas en estas actividades.

Las Partes exigirán autorizaciones específicas para cada importación o exportación de estupefacientes.

Art. 33. Posesión de estupefacientes

La posesión solo será permitida bajo autorización legal.

Art. 34. Medidas de fiscalización e inspección

Las Partes deben garantizar:

a) Idoneidad de las personas responsables de aplicar las leyes relacionadas.

b) Registros detallados sobre fabricación, adquisición y destino de estupefacientes, que deben conservarse por al menos dos años.

Art. 35. Lucha contra el tráfico ilícito

Las Partes tomarán las siguientes acciones:

a) Coordinar acciones nacionales para prevenir y reprimir el tráfico ilícito.

b) Brindarse asistencia mutua en esta lucha.

c) Cooperar con organizaciones internacionales en esfuerzos coordinados.

d) Asegurar una rápida colaboración internacional.

e) Facilitar el envío expedito de documentos judiciales entre países.

f) Proporcionar información a la Junta sobre actividades ilícitas relacionadas con estupefacientes.

g) Suministrar dicha información en la forma y fecha requeridas, con asesoramiento de la Junta si lo solicitan.

3.1.2. Convenio sobre Sustancias Sicotrópicas de 1971

Art. 13. Prohibición y restricciones a la exportación e importación

Una Parte puede notificar, a través del Secretario General, la prohibición de importar ciertas sustancias en su país o región específica, indicando el nombre de las sustancias.

Las demás Partes deberán asegurarse de no exportar las sustancias mencionadas al país o región que haya establecido la prohibición.

Art. 21. Lucha contra el tráfico ilícito

Las Partes garantizarán:

- a) Coordinación nacional en la prevención y represión del tráfico ilícito.
- b) Asistencia mutua y rápida comunicación sobre casos de tráfico o decomisos.
- c) Colaboración estrecha con otras Partes y organizaciones internacionales en la lucha contra el tráfico ilícito.
- d) Agilización de la cooperación internacional entre servicios competentes.
- e) Transmisión expedita de documentos judiciales entre países, respetando las normas diplomáticas cuando sea necesario.

3.1.3. Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Sicotrópicas de 1988.

Plantea los siguientes artículos relevantes:

Art. 3. Delitos y sanciones

Las Partes deben tipificar como delitos penales las siguientes actividades realizadas de forma intencional:

a.i) Producción, fabricación, transporte, distribución, venta, importación o exportación de estupefacientes o sustancias sicotrópicas contrarias a las Convenciones de 1961 y 1971.

a.ii) Cultivo de plantas como la adormidera, coca o cannabis con fines ilícitos.

a.iii) Posesión o adquisición de estupefacientes con intención de realizar actividades ilícitas.

a.iv) Fabricación, transporte o distribución de materiales o equipos destinados al cultivo o producción ilegal de sustancias controladas.

Art. 5. Decomiso

Las Partes deberán autorizar:

a) El decomiso de bienes derivados de delitos o equivalentes en valor.

b) La incautación de sustancias ilícitas, materiales, equipos o instrumentos utilizados en actividades ilegales.

También deben establecer medidas para identificar, detectar y embargar preventivamente productos, bienes o instrumentos relacionados con delitos.

Las Partes facultarán a sus tribunales para solicitar documentos financieros o comerciales necesarios para investigaciones, sin ampararse en el secreto bancario como motivo para negarse a cooperar.

3.2. Normativa nacional

El marco legal ecuatoriano da la base para establecer instituciones y determinar el alcance y la naturaleza de su participación en la lucha contra el narcotráfico y la movilización de las sustancias ilegales, en particular por la vía aérea. Esto incluye normas que rigen la producción, distribución y consumo de sustancias estupefacientes y psicotrópicas.

3.2.1. Constitución de la República de Ecuador

Art. 3.- Deberes primordiales del Estado

El estado fomentará e impulsará el alcanzar un estándar de régimen de desarrollo para contribuir al buen vivir, garantizando la inseguridad estabilidad la soberanía y sobre todo el derecho a la paz y seguridad integral de todo su ciudadano (Constitución de la República del Ecuador, 2008)

Art. 393.- Garantías para la Seguridad Humana

El Estado garantiza la seguridad integral mediante la implementación de políticas públicas enfocadas en proteger a las personas, la sociedad y la nación frente a amenazas como el narcotráfico y otras actividades delictivas organizadas. (Constitución de la República del Ecuador, 2008)

Cabe recalcar que con el establecimiento de la actual Constitución en el 2008 se establecieron artículos que en su momento llegaron a ser controvertidos y que hasta la actualidad limitan el tipo de colaboración que se mantenía en la Base de Manta.

Art. 5.- Territorio de paz

Se refiere justamente al establecimiento de bases extranjeras o la concesión de bases nacionales a otros países (Constitución de la República del Ecuador, 2008)

3.2.2. Código Orgánico Integral Penal (COIP)

El (Código Orgánico Integral Penal COIP, 2015), tipifica el contrabando y la receptación aduanera, estableciendo penas privativas de libertad que oscilan entre uno a cinco años, dependiendo de la gravedad del delito y el valor de las mercancías involucradas.

Art. 301.- Contrabando: Establece que movilizar mercancías sin la documentación adecuada puede resultar en penas de tres a cinco años de prisión y multas significativas

Según el (Código Orgánico Integral Penal COIP, 2015), el tráfico de sustancias ilegales, específicamente los estupefacientes no regulados, por vía aérea está regulado en el Ecuador, Los artículos más relevantes son:

Artículo 219.- Este artículo sanciona a quienes produzcan, fabriquen, extraigan o preparen sustancias estupefacientes o psicotrópicas sin la debida autorización.

Artículo 220.- Se establecen las sanciones para quienes trafiquen, ofrezcan, almacenen, distribuyan, compren, vendan, transporten, importen o exporten sustancias estupefacientes y psicotrópicas sin la debida autorización.

Artículo 221.- Determina la organización o financiamiento para la lucha contra la producción o tráfico ilícitos de sustancias catalogadas: Este artículo sanciona a quienes financien u organicen actividades dedicadas al tráfico ilícito de sustancias ilegales.

Artículo 222.- Se refiere a las sanciones por la siembra o cultivo de plantas que produzcan sustancias estupefacientes.

Artículo 223.- Establece sanciones para quienes posean sustancias estupefacientes o psicotrópicas sin autorización.

Artículo 224.- Regula las sanciones para quienes transporten sustancias ilegales.

Artículo 225.- Este artículo se refiere a las sanciones por la venta o comercialización de sustancias estupefacientes.

3.2.3. Ley Orgánica de Prevención Integral del Fenómeno Socio Económico de las Drogas y de Regulación y Control del Uso de Sustancias Catalogadas Sujetas a Fiscalización

En Ecuador, la (Ley Orgánica de Prevención Integral del Fenómeno Socio Económico de las Drogas y de Regulación y Control del Uso de Sustancias Catalogadas Sujetas a Fiscalización, 2020) es la principal legislación que sienta las bases para la lucha contra el narcotráfico. La ley contiene disposiciones sobre sustancias prohibidas, sanciones relacionadas con su comercio y medidas de prevención y control.

Título Preliminar: Objetivos, Ámbito de Aplicación y Características de la Ley

Art. 1: La ley busca erradicar el uso indebido, producción, oferta y tráfico ilícito de sustancias estupefacientes y psicotrópicas para proteger a la comunidad.

Art. 2: Se declara de interés nacional la aplicación de esta ley y los planes y actividades derivados de ella, obligando a instituciones y personas a colaborar.

Art. 3: La ley abarca actividades como cultivo, producción, tenencia, comercialización, transporte, asociación, entre otros, relacionadas con sustancias sujetas a fiscalización.

Art. 4: Contempla la prevención, control, fiscalización, represión de delitos y rehabilitación de personas afectadas.

Título Segundo: De la Prevención

Art. 17: Instituciones públicas desarrollarán campañas preventivas coordinadas con la Secretaría Ejecutiva y otros organismos.

Art. 19-21: Responsables de lugares colectivos, empleadores y agencias turísticas deben seguir instrucciones del CONSEP para prevenir el consumo y tráfico ilícito.

Art. 22: Todas las personas deben colaborar con los programas de prevención, especialmente protegiendo a menores.

Art. 25: Medios de comunicación apoyarán campañas informativas preventivas según directrices del CONSEP y la Secretaría de Comunicación

3.2.4. Ley de Aviación Civil

Art. 2: El Consejo Nacional de Aviación Civil será responsable de definir la política aeronáutica del país, mientras que la Dirección General de Aviación Civil y sus dependencias actuarán como el ente regulador técnico-operativo de la aviación en Ecuador.

Art. 3: El Consejo Nacional de Aviación Civil es una entidad pública autónoma con sede en Quito. Estará integrado por:

- Un delegado designado por el Presidente, quien presidirá el Consejo y tendrá voto decisivo.
- Representantes o delegados del Comandante General de la Fuerza Aérea, el Ministro de Economía y Finanzas, el Ministro de Relaciones Exteriores y el Ministro de Comercio Exterior. (Ley De Aviación Civil., 2006)

3.2.5. Prohibiciones y sanciones por transporte de sustancias ilegales

Según la (Secretaría General de la Comunidad Andina, 2022) las sanciones al transporte de mercancía se desglosan de la siguiente manera:

Capítulo I: Competencia y Sujetos de la Sanción

Art. 1: El organismo nacional de transporte terrestre de cada país miembro será responsable de sancionar las infracciones contra las normas de transporte internacional de mercancías cometidas en su territorio, tanto por transportistas autorizados como por empresas que realicen transporte internacional por cuenta propia.

Capítulo II: Sanciones y Clasificación de Infracciones

Art. 3: Las sanciones son:

- Amonestación escrita.
- Suspensión de autorizaciones.
- Cancelación de autorizaciones.

Art. 4: Las infracciones se clasifican en:

- Gravísimas.
- Graves.
- Leves.

Art. 5: Para sancionar, se considerará la gravedad del hecho, su impacto en el servicio, las circunstancias y antecedentes del infractor.

Art. 6: Se consideran infracciones gravísimas:

- Realizar transporte internacional sin cumplir con las regulaciones (por cuenta propia o con bienes no propios).
- Hacer transporte local en países distintos al de origen.
- Usar vehículos no habilitados para transporte internacional.
- Emplear documentos de transporte internacional falsos o con información incorrecta.

CAPÍTULO IV

DISEÑO METODOLOGICO

4.1. Metodología del proceso de investigación

4.1.1. Enfoque cualitativo

El propósito general del enfoque cualitativo es brindar el conocimiento del comportamiento humano y las razones detrás del comportamiento, es un método utilizado por las distintas disciplinas de las ciencias sociales y estudios de mercado colocándola como parte fundamental del éxito de todo proyecto planteado. El estudio de la investigación cualitativa permite discernir, de manera más eficaz y descubrir nuevas alternativas de conocimientos que nos lleve a desarrollar al máximo las potencialidades y llevarlos a la práctica (Tinoco et al., 2018).

El enfoque cualitativo de la investigación se vincula estrechamente con el tema de la transportación de sustancias ilegales por vía aérea y la responsabilidad del Estado en la eliminación de las rutas clandestinas al permitir una comprensión profunda de las motivaciones, dinámicas y redes detrás del tráfico aéreo de sustancias ilegales, particular los estupefacientes no regulados, evaluar la efectividad de las políticas gubernamentales y programas antidrogas, así como desarrollar soluciones integrales que aborden las causas subyacentes del problema y promuevan la cooperación entre diferentes actores para combatir esta problemática de manera efectiva y sostenible.

4.2. Metodología aplicada

Para la realización del presente trabajo se utilizó diferentes tipos de investigación cualitativa, puesto que se utilizará tres subtipos en específico, con el objetivo de cumplir con la fundamentación bibliográfica para poder realizar el trabajo. A continuación, se detallan los tipos de investigación cualitativas que van de acorde con la investigación.

4.2.1. Metodología documental

La investigadora Cristina (Ortega, 2023) explica que, la investigación documental es un tipo específico de investigación secundaria, dentro de la cual podremos incluir a la investigación bibliográfica y toda la tipología de revisiones existentes (revisiones narrativas, revisión de evidencias, meta-análisis, meta síntesis).

Este tipo de investigación se utilizó para la recolección de información mediante: revistas científicas, artículos científicos, documentos, libros, paginas oficiales, con relación a los últimos años del periodo de estudio, así como también un análisis e interpretación de la información. Permitiendo de esta manera tener una visión más amplia del tráfico de sustancias ilegales por vía aérea.

Para fortalecer el carácter documental de este estudio se han incluido datos extraídos de páginas oficiales como: La oficina de las Naciones Unidas Contra la Droga y el Delito (UNODD), INTERPOL, la Administración para el Control de Drogas en Estados Unidos DEA, la Policía Nacional del Ecuador y entidades gubernamentales de España Estados Unidos y Colombia.

4.2.2. Metodología analítico - sistémico

En el artículo (*¿Qué es el método analítico?*, 2021), se indica que el método analítico-sistemático, es esencial en las ciencias naturales y sociales, pues se centra en la descomposición de un fenómeno en sus elementos básicos a través de la experimentación directa y la lógica empírica. Es ampliamente utilizado en la investigación científica, este enfoque emplea la experiencia directa para generar evidencias verificables mediante observación, estadísticas o experimentos replicables.

Resulta crucial en estudios descriptivos o innovadores, ya que permite descubrir relaciones fundamentales y características esenciales del objeto de análisis. Basado en la lógica empírica originada con Aristóteles y desarrollada por estudiosos árabes medievales, el método analítico se erige como un pilar clave en la construcción de conocimiento científico comprobable y reproducible. Permitió la recopilación de datos pertinentes, los cuales

permiten determinar la importancia del Estado y sus instituciones internas. en la lucha contra el narcotráfico y la influencia del apoyo internacional

4.2.3. Metodología histórica

Para Jacqueline (Hurtado de Barrera, 2010), la metodología histórica es la forma de buscar y estudiar aquellos hechos y acontecimientos que sucedieron en el pasado. El objetivo de este tipo de exploración es reconstruir eventos lo más exacta posible, se caracteriza por tener fuentes primarias y las secundarias.

Según los investigadores (Sánchez Molina y Murillo Garza, 2021), las fuentes primarias surgen de documentos y material del tiempo en el que sucedieron los hechos, mientras que las secundarias suelen ser libros o ensayos escritos sobre esos hechos. Se ha utilizado esta metodología, ya que se pretende recolectar información de datos históricos en el periodo de estudio 2021 – 2024 referente al tráfico aéreo de sustancias ilícitas.

4.3. Hallazgos

Por medio del análisis del comparativo que se realizó con países como España Estados Unidos y Colombia se ha podido establecer los siguientes hallazgos:

En la actualidad las rutas aéreas clandestinas como amenaza persistente, en Ecuador son utilizadas por redes criminales para transportar de sustancias ilegales, específicamente los estupefacientes no regulados y sus otras variedades. Su ubicación estratégica y las limitaciones en la vigilancia facilitan estas operaciones.

Ante esto el País no cuenta con recursos y tecnología, suficiente que le permita realizar de forma eficaz, rápida y discreta, investigaciones de alto alcance. Aunque existen esfuerzos por parte de las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional, el monitoreo del espacio aéreo y la detección de aeronaves sospechosas aún enfrentan limitaciones tecnológicas y logísticas.

A esto hay que sumarle que la colaboración internacional es insuficiente y a pesar de la importancia de la cooperación con países vecinos y organismos internacionales, persisten desafíos para coordinar esfuerzos efectivos contra el tráfico aéreo de sustancias ilegales. El

desarrollo de esta actividad ilícita involucra el espacio aéreo y la seguridad del país. Impacto social y económico, debido a que el narcotráfico a través de rutas aéreas clandestinas fomenta la violencia, la corrupción y el deterioro de las comunidades afectadas, además de desviar recursos estatales hacia actividades de control y combate.

También es destacable que las regulaciones existentes necesitan fortalecerse y actualizarse, para abordar eficazmente el uso de rutas clandestinas por organizaciones criminales, incluyendo sanciones más estrictas y mayor regulación del espacio aéreo, puesto que el avance de las tecnologías que tal útiles son para la sociedad también está permitiendo a los delincuentes encontrar nuevas formas de distribuir y transportar de sustancias ilegales.

CONCLUSIONES

La presente investigación se ha formulado por medio de generalizado de las situaciones actuales en el esto nos ha permitido llegar a las siguientes conclusiones:

- Los factores internos y externos que favorecen las rutas clandestinas en el País inician desde la corrupción dentro de ciertas instituciones estatales, así como la limitada capacidad de vigilancia tecnológica han facilitado la operación de rutas aéreas clandestinas en Ecuador. No se puede excluir los factores externos como la alta demanda de sustancias ilícitas en mercados internacionales y la presión ejercida por redes criminales transnacionales también han contribuido al establecimiento y mantenimiento de estas rutas. Otro punto por considerar es la geografía del país, el cual, con vastos territorios de difícil acceso, amplifica las dificultades en su control.
- La efectividad de las políticas y estrategias actuales es limitada pues, aunque el Estado ecuatoriano ha implementado políticas y estrategias de acorde con los estándares internacionales para prevenir y combatir las rutas clandestinas, ejecutado operativos conjuntos entre las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional, estas acciones han tenido resultados limitados debido a la insuficiencia de recursos tecnológicos y logísticos y la evidente parcialidad jurídica con la que se tratan estos casos. Además, la falta de una coordinación eficiente entre las instituciones involucradas y la débil cooperación con países vecinos han impedido un control integral del espacio aéreo.
- La relevancia de la cooperación internacional y medidas integrales para la eliminación de las rutas clandestinas requiere una participación mayor y más efectiva entre Ecuador y otros países, especialmente aquellos que comparten fronteras o rutas de tráfico. Acciones como el intercambio de información, el fortalecimiento de acuerdos binacionales y regionales, y el uso de tecnología avanzada son esenciales para mejorar la seguridad nacional. También es necesario implementar programas sociales preventivos que reduzcan la vulnerabilidad de las comunidades afectadas y aborden las causas subyacentes de la demanda de sustancias ilícitas.

RECOMENDACIONES

Una vez establecidos las conclusiones y finalizado el análisis comparativo y documental de este proyecto planteamos las siguientes recomendaciones:

Fortalecer las capacidades institucionales y tecnológicas, invertir en tecnología avanzada de vigilancia aérea, como radares de largo alcance y drones, para mejorar la detección y seguimiento de aeronaves sospechosas. Además, se deben implementar programas de formación especializada para las fuerzas del orden, enfocándose en el combate a la corrupción y en estrategias efectivas para la prevención y desmantelamiento de rutas clandestinas.

Fomentar la cooperación internacional y regional, esto debe hacerse estableciendo acuerdos bilaterales y regionales más sólidos con países vecinos y organismos multilaterales para el intercambio de información, operativos conjuntos y capacitación en interdicción aérea. Incluir a Ecuador en iniciativas internacionales contra el narcotráfico y promover una coordinación efectiva con países que comparten rutas de tráfico aéreo.

Implementar medidas integrales preventivas y de reducción de demanda del consumo de estupefacientes, se puede desarrollar promoviendo programas comunitarios enfocados en la prevención del consumo de sustancias ilegales, en particular los estupefacientes no regulados, y en la generación de oportunidades económicas para reducir la vulnerabilidad social. Estas acciones deben incluir campañas educativas que sensibilicen sobre los riesgos del narcotráfico y sus efectos negativos en la sociedad, complementadas con un marco legal que sancione severamente el uso de rutas clandestinas.

BIBLIOGRAFÍA

- Achig Coronel, D., & Rodríguez Castillo, F. (11 de 2022). *El rol de la Cooperación Internacional en el fortalecimiento de la seguridad nacional en la lucha contra el crimen organizado en Ecuador*. Repositorio de la Universidad de Azuay: https://dspace.uazuay.edu.ec/bitstream/datos/11921/1/17448_esp.pdf
- Andrade Albuja, J., & Enríquez Champutiz, V. (2023). *Control de vuelos ilícitos, una concepción desde el diseño operacional*. *Ciencia y Poder Aéreo*, 19(1), 6-23. Dialnet: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/9234350.pdf>
- Asamblea Nacional del Ecuador. (13 de 08 de 2020). *Ley Orgánica de Prevención Integral del Fenómeno Socio Económico de las Drogas y de Regulación y Control del Uso de Sustancias Catalogadas Sujetas a Fiscalización*. Registro Oficial Suplemento 615 de 26-oct.-2015: https://www.controlsanitario.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/01/Ley-Organica-de-Prevencion-Integral-del-Fenomeno-Socio-Economico-de-las-drogas-y-de-regulacion-y-control-del-uso-de-sustancias-catalogadas-sujetas-a-fiscalizacion_Ley-0.pdf
- Asamblea, C. N. (2008). *Constitución de la República del Ecuador*. Montecristi, Manabí, Ecuador: Registro Oficial 449 de 20 de octubre de 2008. Registro Oficial 449 de 20 de octubre de 2008.: https://www.oas.org/juridico/pdfs/mesicic4_ecu_const.pdf
- Asamblea, N. (2015). *Código Orgánico Integral Penal COIP*. Quito: Cooperacion de Estudios y publicaciones.
- Boada Sanchez, C. (2012). *Beneficios e impactos de las soluciones de Inteligencia de Negocios en el sector de servicios aeroportuarios. Caso de estudio: diseño de un panel de control para el área de operaciones del Aeropuerto Mariscal Sucre de Quito*. Repositorio de la Universidad Andina Simon Bolívar: <http://hdl.handle.net/10644/3181>
- Borja Torresano, S. (12 de 05 de 2024). *Base militar estadounidense de manta y la influencia de su instalación y retiro en la percepción de los habitantes ecuatorianos*.

Investigación y Negocios [online]. 2023, vol.16, n.27 :
http://www.scielo.org.bo/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2521-27372023000100101&lng=es&nrm=iso>.ISSN 2521-2737.

Chávez Vaca, V., & González Zambrano, R. (2021). *San Lorenzo: Zona vulnerable a la narco guerrilla*. Vol. 4 Núm. 8 Ed. esp. (2021): Revista Científica Arbitrada de Investigación en Comunicación, Marketing y Empresa REICOMUNICAR. (Edición especial noviembre 2021):
<https://reicomunicar.org/index.php/reicomunicar/article/view/47>

Comisión de Legislación y Codificación. (2006). *Ley De Aviación Civil*. Segundo Suplemento Del Registro Oficial No. 244, 2006, 1–18.:
<https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/03/LEY-DE-AVIACION-CIVIL.pdf>

Comité Jurídico de la Organización de Aviación Civil Internacional. (05 de 2012). *Subcomité especial del comité jurídico para la modernización del convenio de Tokio Incluyendo el Problema de los Pasajeros Insubordinados*. . Organización de Aviación Civil Internacional. : <https://www.icao.int/Meetings/LC-SC-MOT/Working%20Papers/WP-1%20Rapporteur's%20Report.Sp.pdf>

Congreso Nacional del Ecuador. (2004). *Ley de sustancias estupefacientes y psicotrópicas*. . Ediciones Legales, : <https://www.etapa.net.ec/Portals/0/TRANSPARENCIA/Literal-a2/LEY-DE-SUSTANCIAS-ESTUPEFACIENTES-Y-PSICOTROPICAS.pdf>

Dirección de Certificación Aeronáutica y Vigilancia Continua. (05 de 2023). *Manual del inspector de licencias actualización Mayo 2023*. Dirección General de Aviación Civil: <https://www.aviacioncivil.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2023/06/MANUAL-DEL-INSPECTOR-DE-LICENCIAS-ACTUALIZACION%CC%81N-MAYO-2023-signed-signed-signed-signed-signed.pdf>

Dirección Nacional de Investigación Policía Nacional del Ecuador. (2022). *Evaluación situacional del entorno estratégico del narcotráfico en Ecuador*. Observatorio

Ecuatoriano de Crimen Organizado de la Fundación Panamericana para el Desarrollo en Ecuador (PADF): <https://oeco.padf.org/wp-content/uploads/2023/07/EVALUACION-SITUACIONAL-NARCOTRAFICO-ECU-2019-2022-.pdf>

Ecuador, C. N. (20 de 08 de 2008). *Ley Orgánica de la Policía Nacional*. Registro Oficial 368 de 24-jul-1998: <https://www.ministeriodegobierno.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2014/03/LEY-ORGANICA-DE-LA-POLICIA-NACIONAL.pdf>

Equipo Editorial Etecé. (16 de 07 de 2021). *¿Qué es el método analítico?* Equipo editorial Etecé: <https://concepto.de/metodo-analitico/>

Equipo editorial, E. (23 de 01 de 2023). *Investigación Documental*. Enciclopedia Humanidades.: <https://humanidades.com/investigacion-documental/>.

Fuentes, D., Toscano, A., Malvacea, E., Díaz, J., & Díaz, L. (2020). *Metodología de la investigación. Facultad de Contaduría y Ciencias Administrativas, 46*. Universidad Pontificia Bolivariana: https://www.researchgate.net/profile/Deivi-Fuentes-Doria-2/publication/346362692_Metodologia_de_la_investigacion_Conceptos_herramientas_y_ejercicios_practicos_en_las_ciencias_administrativas_y_contables/links/5fea405d45851553a00172c3/Metodologia-de-la-inv

German R., J. (04 de 11 de 2005). *El Derecho Aeronáutico en nuestro país*. Derecho Ecuador: <https://derechoecuador.com/el-derecho-aeronautico-en-nuestro-pais/>

Gobierno Nacional de Ecuador. (2024). *30 pistas clandestinas inhabilitadas por la Fuerza Aérea Ecuatoriana en lo que va del 2024*. Ministerio de Defensa Nacional: <https://www.defensa.gob.ec/30-pistas-clandestinas-inhabilitadas-por-la-fuerza-aerea-ecuatoriana-en-lo-que-va-del-2024/>

Hartman Romero, G., & Ruiz-Quesada, S. (2024). *Dimensión social de la gestión de operaciones aeroportuarias*. Repositorio de la Universidad de Santiago: <https://santiago.uo.edu.cu/index.php/stgo/article/view/5561>

Hurtado de Barrera, J. (2010). *Metodología De Investigación Revisado*. Bogota : Quirón Ediciones.

Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio. (2021). *Faltas, delitos aeronáuticos y pasajeros insubordinados*. Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio: <https://www.derechoaeroespacial.org/cont/documentos/jornadas/21.pdf>

INTERPOL. (2024). *Nuestro papel en la lucha contra el tráfico de drogas*. INTERPOL: <https://www.interpol.int/es/Delitos/Trafico-de-drogas/Nuestro-papel-en-la-lucha-contra-el-trafico-de-drogas>

Mantilla, J. (2023). *Narcotráfico y crimen organizado*. Ecuador Decide: <https://ecuador-decide.org/wp-content/uploads/2023/08/Narcotrafico-y-crimen-organizado.pdf>

Mendoza, B. (2022). Escuadrón de drones para vigilar pistas clandestinas en Ecuador. *Primicias*, <https://www.primicias.ec/noticias/en-exclusiva/escuadron-drones-antinarcoticos-ecuador/>.

Ministerio de Gobierno, R. R. (21 de 10 de 2024). *Ecuador ha institucionalizado y fortalecido la cooperación internacional en la lucha contra el narcotráfico*. Ministerio de Gobierno: <https://www.ministeriodegobierno.gob.ec/ecuador-ha-institucionalizado-y-fortalecido-la-cooperacion-internacional-en-la-lucha-contra-el-narcotrafico-2/>

Ministerio de Relaciones Exteriores, C. I. (2017). *Ministerio de Relaciones Exteriores, C. I. y C. (2017). Cooperación Internacional en la lucha contra las drogas y el narcotráfico*. Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto.: <https://www.cancilleria.gob.ar/es/actualidad/boletin/cooperacion-internacional-en-la-lucha-contra-las-drogas-y-el-narcotrafico>

Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (2023). *Ecuador suscribe convenio de cooperación internacional que impulsará el desarrollo aeronáutico del país y la región*. Ministerio de Transporte y Obras Públicas:

<https://www.obraspublicas.gob.ec/ecuador-suscribe-convenio-de-cooperacion-internacional-que-impulsara-el-desarrollo-aeronautico-del-pais-y-la-region/>

Monge Zamorano, M., de Esteban Curiel, J., & Fernández Laso, M. C. (06 de 2020). *Aeropuertos inteligentes: aceptación de la tecnología por parte de los pasajeros*. ResearchGate:

https://www.researchgate.net/publication/343030041_Aeropuertos_inteligentes_aceptacion_de_la_tecnologia_por_parte_de_los_pasajeros

Moreano, H. (01 de 01 de 2010). *Moreano, H. (2010). Entre santos y “traquetos”: El narcotráfico en la frontera colomboecuatoriana*. Revista Uniandes: <https://revistas.uniandes.edu.co/index.php/colombia-int/article/view/2661>

Muñoz Cuchca, E., & Solís Trujillo, B. (2021). Enfoque cualitativo y cuantitativo de la evaluación formativa. *Revista de Ciencias Humanísticas y Sociales (ReHuso)*, vol. 6, núm. 3., 1 - 13.

Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito. (03 de 2014). *Los tratados de fiscalización internacional de drogas*. Naciones Unidas: https://www.unodc.org/documents/commissions/CND/Int_Drug_Control_Conventions/Ebook/The_International_Drug_Control_Conventions_S.pdf

Oficina de lucha contra el terrorismo. (2022). *Buenas prácticas en materia de seguridad y gestión de fronteras en el contexto de la lucha contra el terrorismo y la contención del flujo de "combatientes terroristas extranjeros"*. Naciones Unidas Centro de la ONU contra el Terrorismo: https://www.un.org/counterterrorism/sites/www.un.org.counterterrorism/files/buenas_practicas_bsm_espanol_2022.pdf

Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). (2012). *Conferencia de Alto Nivel Sobre Seguridad de la Aviación*. Organización de Aviación Civil Internacional (OACI),: <https://www.icao.int/Meetings/avseconf/Documents/HLCAS%20-%20Communique%2014%20September%202012%20SP.pdf>

- Organización de Aviación Civil Internacional. (2013). *Plan mundial de navegación aérea 2013-2028. Capacidad Y Eficiencia*, Cuarta edi(0), 8–30.: https://www.icao.int/meetings/a38/documents/ganp_es.pdf
- Organización de las Naciones Unidas (ONU). (1988). *Convención de las Naciones Unidas contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas*. Nueva York: Naciones Unidas.
- Ortega, C. (2022). *Método analítico: Qué es, para qué sirve y cómo realizarlo*. Question pro: <https://www.questionpro.com/blog/es/metodo-analitico/>
- Ortega, C. (06 de 01 de 2023). *¿Qué es la investigación documental?* Questionpro: <https://www.questionpro.com/blog/es/investigacion-documental/>
- Páramo Morales, D. (2015). *La teoría fundamentada (Grounded Theory), metodología cualitativa de investigación científica*. Revista Científica Pensamiento y Gestión, 39, i–xii: <https://www.redalyc.org/pdf/646/64644480001.pdf>
- Pereira Vinueza, P. (2022). *Los delitos aeronáuticos en el Ecuador*. Repositorio de la Universidad de Otavalo: <https://repositorio.uotavalo.edu.ec/server/api/core/bitstreams/b1d3b8df-00bf-464d-b0c9-87481314bd20/content>
- Pichel, M. (2021). *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>
- Primicias, R. (11 de 10 de 2023). *Manabí: Militares destruyen dos pistas clandestinas usadas para el narcotráfico*. Primicias: <https://www.primicias.ec/noticias/sucesos/pistas-clandestinas-manabi-narcotrafico/>
- Proaño Reyes, G. (04 de 2022). *Análisis del impacto del crimen transnacional organizado en las comunidades Indígenas de América Latina: El caso de Ecuador*. Ediciones el Pacto Colección Herramientas: <https://elpaccto.eu/wp-content/uploads/2022/04/Comunidades-Indigenas-Ecuador.pdf>

- Programa de Cooperación entre América Latina el Caribe y la Unión Europea en Políticas sobre Drogas (COPOLAD). (06 de 2019). *Estudio sobre capacidades institucionales para la implementación del desarrollo alternativo . Estudio de casos Perú, Paraguay y Guatemala*. Programa de Cooperación entre América Latina el Caribe y la Unión Europea en Políticas sobre Drogas (COPOLAD): http://sisco.copolad.eu/web/uploads/documentos/3.3._Estudio_DA_ESP.pdf
- Rivera Rhon, R., & Bravo Grijalva, C. (30 de 09 de 2020). *Rivera Rhon, R., & Bravo Grijalva, C. (2020). Crimen organizado y cadenas de valor: el ascenso estratégico del Ecuador en la economía del narcotráfico. URVIO. Urvio. Revista Latinoamericana de Estudios de Seguridad (septiembre-diciembre) Núm. 28: <https://revistas.flacsoandes.edu.ec/urvio/article/view/4410>*
- Rivera Vélez, F. (07 de 2016). *El régimen internacional de seguridad del transporte aéreo civil*. Repositorio Digital FLACSO Ecuador: <http://hdl.handle.net/10469/10775>
- Rodríguez, F., & Littuma Larrea, M. (12 de 2013). *Interdicción aérea en Brasil y Colombia y su incidencia en el tráfico aéreo ilícito asociado al narcotráfico 2001-2011: Consideraciones para Ecuador*. Repositorio Digital de la Universidad de Posgrado del Estado: <https://repositorio.iaen.edu.ec/handle/24000/5199?show=full>
- Rojas, J., Gaviria, M., Bohórquez, G., & Guitiérrez, D. (04 de 2022). *Rojas Guevara, J. U., Bohórquez, G., Gaviria, M., & Guitiérrez Guauta, D. O. (2022). Rol de los dispositivos para entrenar caninos empleados para la seguridad y defensa nacional: una revisión sistemáticas de la literatura de los últimos veinte años. . Revista Criminalidad vol.64 no.1 Bogotá Jan./Apr. 2022 Epub Sep 03, 2021: http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1794-31082022000100155*
- Rueda Bouillon, J. (2014). *El desarrollo de capacidades. Un enfoque central de la cooperación al desarrollo*. Memoria del Máster en Estudios Internacionales: https://diposit.ub.edu/dspace/bitstream/2445/66912/1/Memoria_Julian_Rueda_Bouillon.pdf

- Ruiz Flores, J. (09 de 2019). *La Base de Manta: una expresión del poder de Estados Unidos pp. 90 - 107*. Instituto de Altos Estudios Nacionales : <https://yura.espe.edu.ec/wp-content/uploads/2019/06/19.5-La-Base-de-Manta-una-expresi%C3%B3n-del-poder-de-Estados-Unidos.pdf>
- Saavedra, L., & Coba, L. (12 de 2007). *¿Operaciones de avanzada o base militar operativa? Un análisis de la Base de Manta*. Fundación Regional de Asesoría en Derechos Humanos, INREDH: <https://www.inredh.org/archivos/manta.pdf>
- Salto Rodríguez, L., Loo Salmon, L., & Palma Villavicencio, M. (2018). *La Investigación: acción como una estrategia pedagógica de relación entre lo académico y social*. Polo de Conocimiento: <https://doi.org/10.23857/pc.v3i12.822>
- Sanabria Salinas, D. (2019). *Respuestas del Estado ecuatoriano, frente a la amenaza global de Narcotráfico. Políticas Públicas y desafíos en el periodo 2007-2017*. . Repositorio de la Universidad Andina Simón Bolívar: <https://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/7047/1/T3055-MRI-Sanabria-Respuestas.pdf>
- Sánchez Molina, A., & Murillo Garza, A. (2021). *Enfoques metodológicos en la investigación histórica: cuantitativa, cualitativa y comparativa*. Debates por la Historia (Vol. 9, Issue 2): <https://revistascientificas.uach.mx/index.php/debates-por-la-historia/article/view/792>
- Secretaria General de la Comunidad Andina. (2022). *Tráfico Aéreo en la Comunidad Andina*. Lima, Perú: Can en Cifras.
- Suárez Ayala, C. (2014). *CD interactivo para el centro regional de Adestramiento Canino de la Policia Nacional*. Repositorio Dspace: <http://repositorio.uisrael.edu.ec/handle/47000/1132>
- Tinoco, N., Cajas, M., & Santos, O. (2018). *Diseño de Investigación Cualitativa. Técnicas y Métodos Cualitativos Para La Investigación Científica*, 42–56. Repositorios

Latinoamericanos:

<https://repositorioslatinoamericanos.uchile.cl/handle/2250/4653267>

Urbano Reyes, J. (03 de 08 de 2020). *Movilidad migratoria y tráfico de drogas. Exclusión y pobreza como espacios de convergencia*. Política, Globalidad y Ciudadanía, vol. 7, núm. 13, pp. 205-229, 2021:
<https://www.redalyc.org/journal/6558/655869549009/html/>

Valarezo Romero, C. (2024). *Disputas entre bandas criminales del narcotráfico y crisis carcelaria en el Ecuador (2007-2022)*. Repositorio de la Universidad Andina Simón Bolívar.; <https://repositorio.uasb.edu.ec/handle/10644/9882>

Vélez Tangarife, Á. (06 de 2019). *Economía política de las drogas en la frontera norte ecuatoriana*. Repositorio de la Universidad Andina Simón Bolívar:
<http://hdl.handle.net/10644/7122>

Zanafria Egas, A. (03 de 2015). *Análisis de rutas aéreas para transporte de carga desde el aeropuerto internacional de Cotopaxi a mercados potenciales Latinoamericanos en el año 2014*. Repositorio de la Uiversidad Internacional SEK:
<https://repositorio.uisek.edu.ec/handle/123456789/1776>

Zolezzi, E. (2019). *Narcotráfico en la prensa centroamericana*:. Repositorio de la FLACSO:
<https://www.flacso.org/sites/default/files/users/user11/Tr%C3%A1fico%20Illicito%20de%20drogas%20-%20Narcotr%C3%A1fico%20en%20la%20prensa%20centroamericana.pdf>