



**República del Ecuador  
Universidad Tecnológica Empresarial de Guayaquil**

**Trabajo de Titulación  
Para la Obtención del Título de:  
Licenciada Portuaria y Aduanera, Mención Administración Portuaria**

**Tema:  
Análisis de Medidas Contra Tráfico Ilícito de Drogas en Contenedores  
Marítimos en Guayaquil, Período 2019 – 2021.**

**Autora:  
Tiffany Aylín Medina Sánchez**

**Directora del Trabajo de Titulación:  
Ing. María Claudia Rivas., MSc.**

**2022**

**Guayaquil – Ecuador**

## **AGRADECIMIENTO**

Gracias Dios por ayudarme a no rendirme y lograr mis metas. Gracias Mami Chelo, por tu incondicionalidad y tu apoyo, sin ello no pudiera lograr nada. Gracias a mis padres y a mis tíos, por todo su amor y su nobleza inculcada en mí. Y gracias a la UTEG por su enseñanza.

## **DEDICATORIA**

Este artículo va dedicado a mi hermano menor, mi Pollito, y mi Mami Chelo. Han sido mis dos grandes motores para seguir adelante y jamás darme por vencida. Sé lo orgullosos que están de mí a pesar de que todo lo que soy se los debo a ellos.

La responsabilidad de este trabajo de investigación, con sus resultados y conclusiones, pertenece exclusivamente al autor.

---

**Tiffany Aylín Medina Sánchez**

# **ANÁLISIS DE MEDIDAS CONTRA TRÁFICO ILÍCITO DE DROGAS EN CONTENEDORES MARÍTIMOS EN GUAYAQUIL, PERÍODO 2019 – 2021.**

Tiffany Aylín Medina Sánchez.  
tiffa\_medina@hotmail.com

## **RESUMEN**

La presente investigación se desarrolló con el objetivo de indagar en las medidas establecidas en la legislación nacional por la autoridad portuaria referentes a la prevención del tráfico ilícito de drogas en la terminal portuaria de Guayaquil, con la finalidad de identificar oportunidades de mejora. La metodología correspondió a un enfoque cualitativo, con alcance descriptivo, diseño no experimental, de corte longitudinal; la recolección de la información se gestionó mediante la revisión documental y el uso de una entrevista aplicada a tres expertos en la materia. Los resultados obtenidos permitieron reconocer que comúnmente se utiliza el transporte marítimo para el tráfico ilícito de drogas debido que representa un método fácil de emplear, barato, difícil de rastrear y detectar, además de que permite trasladar una gran cantidad de drogas. Los factores que promueven este escenario aluden a la existencia de corrupción en las instituciones públicas e influencias económicas, actividades que afectan la cadena de suministro internacional dado que se proyecta una imagen carente de seguridad y confianza para la ejecución de relaciones comerciales. En la actualidad, el Estado ecuatoriano no dispone de los recursos necesarios para confrontar el tráfico de drogas en la terminal portuaria; por ende, para mejorar esta situación se determinaron un conjunto de recomendaciones que integran el fortalecimiento de los controles en aduanas y mejoras en la coordinación de las fuerzas de seguridad y autoridades portuarias. Adicional, se integra la implementación de un programa de capacitación para la detección de drogas en el personal operativo, creación de bases de datos y un plan de acción de seguridad que fortalezca la cooperación internacional.

**Palabras clave:** Contenedores marítimos, Drogas, Puerto, Tráfico ilícito.

## INTRODUCCIÓN

Desde hace algunos años, casi un tercio del tráfico de drogas ingresado a varios países proviene de África Occidental y América Latina, el segundo es denominado el máximo productor de cocaína, y África Occidental, considerado como sector de tráfico, bodega y consumo. El consumo de drogas se suele dar en gran parte por países desarrollados, por ejemplo, zonas del continente europeo; por otro lado, la producción de droga, especialmente de la cocaína posee punto de partida en tres países, los mismos son: Colombia, Perú y Bolivia (Sampo, 2019).

En tiempos de pandemia el narcotráfico se complica debido a la menor salida de aviones y barcos transitando por el mundo; sin embargo, los buques se siguen proyectando como el principal interés para abarrotar el mercado, debido a la seguridad y protección sin mayores complejidades. Según los datos estadísticos, el tráfico de drogas es valorado en cerca de \$400 mil millones anualmente, por otro lado, las Naciones Unidas considera que aproximadamente 500 millones de contenedores transitan por los mares en el ámbito mundial cada año, donde nueve de cada diez productos comerciales comparten un mismo contenedor y diversos puertos hasta el respectivo ingreso al destino, solo el 2% de dichos contenedores suelen ser supervisados (European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction, [EMCDDA], 2020).

El comercio en el mundo se basa en más de un 80% en el transporte comercial, lo cual implica que millones de contenedores se transportan anualmente y dado a este gran volumen no todos son inspeccionados de la manera correcta (Comisión Económica para América Latina y el Caribe, [CEPAL] 2020). Esto puede ocasionar que, se embarque drogas ilícitas en medio de la mercadería, constituyéndose como una amenaza para el suministro de comercio internacional de exportadores e importadores. En consecuencia, se propondrán estrategias de mejora para este sector a fin de disminuir o evitar la tasa alta de comercio ilegal como operativos de control

portuario, estructurar mejores políticas portuarias que vayan acorde a la ley establecida, desarrollar un sistema virtual para informes y registros de toda la mercancía que ingresa y sale a fin de gestionar de forma ordenada los bienes.

De acuerdo con todos los puntos antes tratados, es importante que se conteste a la siguiente interrogante ¿Cuáles son las medidas empleadas por la autoridad portuaria frente al tráfico de drogas en contenedores marítimos en Guayaquil durante el período 2019 – 2021? La línea de investigación del presente trabajo corresponde a Sistemas económicos, economía internacional, globalización, desarrollo.

## **OBJETIVOS**

### **2.1 Objetivo General**

Indagar en las medidas establecidas en la legislación nacional por la autoridad portuaria referentes a la prevención del tráfico ilícito de drogas en la terminal portuaria de Guayaquil, con la finalidad de identificar oportunidades de mejora

### **2.2 Objetivos Específicos.**

- Identificar las normativas nacionales aplicadas a la prevención del tráfico ilícito de drogas.
- Establecer los actores y autoridades involucradas en las medidas preventivas del tráfico ilícito de drogas.
- Examinar recomendaciones brindadas por organismos internacionales para futura aplicación en el sector portuario.

## **DESARROLLO TEMÁTICO**

### **Antecedentes Referenciales**

Una investigación realizada por Fernández (2018) tuvo por objetivo analizar y evidenciar los factores de riesgo desde la perspectiva fiscal y aduanera, en específico las diversas operaciones ilícitas que pueden desencadenar el uso del transporte marítimo con la finalidad de ejecutar hechos criminales, el método de investigación aplicado fue bibliográfico. Los resultados del estudio evidenciaron que, actualmente se estima que cerca del 70% de la droga es trasladada mediante el transporte marítimo y en específico el contenedor como método distractor, cuyos lugares de acopio son Europa, América, entre otros. Finalmente, el esfuerzo para eliminar dicho acto constituye grandes desafíos para las sociedades actuales, debido al poder que poseen las organizaciones junto al alto índice de corrupción, ya que el mismo ambiente acarrea demasiado dinero con este acto ilícito.

Por otro lado, se trae a colación el estudio realizado por Palomino (2017) cuya finalidad fue entender los factores limitantes que enfrenta la policía para ejecutar las funciones de control, inteligencia e intervención antidrogas en Callao. Como parte de la estructura metodológica, se ejecutó un enfoque cualitativo, mediante la técnica de recopilación de información reconocida como entrevista, misma que fue realizada a los actores principales del objeto de estudio. Los resultados manifestaron que, existen retos de seguridad en torno al control del puerto, debido que, al no contar con acuerdos de vigilancia y supervisión en el puerto, el mismo se constituye como una oportunidad de comercio para el tráfico de drogas haciendo uso del transporte marítimo y abriendo puertas al comercio internacional, ante tales motivos es indispensable ejecutar mejoras en infraestructura y tecnología.



Champa (2021) realizó una investigación enfocada en caracterizar de qué forma los recursos de la Autoridad Marítima Nacional serán eficientes para contrarrestar el tráfico ilícito en el puerto del Callao, la metodología envuelve un enfoque cualitativo, usando como técnicas de recolección de datos la entrevista, la observación y el análisis documental. Los resultados evidenciaron que, los canales logísticos son escasos, recomendando de manera emergente cobertura logística y de avance tecnológico, la segunda radica en conocer información previa. Para efecto del mismo es indispensable disponer de un sistema de inteligencia que funcione como un filtro y que sirva de orientación hacia los transportes donde se pueda estar cometiendo tal acto, la tercera radica en que la Autoridad Marítima Nacional no dispone de patrulleros perennes en el sitio marítimo, es decir, no cubre más de las 100 millas de costa, finalmente, es necesario acudir al uso de radares y equipos con gran avance tecnológico, del mismo modo que reforzar al equipo de inteligencia a fin de que desempeñe una labor más organizada.

### **Tráfico Ilícito de Drogas Internacional**

Ciertos expertos indican que las rutas marítimas del Atlántico son los principales proveedores de droga en ciertas partes del mundo principalmente de Europa de puerto a puerto y de contenedor a contenedor (Duarte & Correia de Barros, 2019; Duarte, Marcondes, & Carneiro, 2019; Gesami, 2021). Por ejemplo, la cocaína se encuentra denominada la sustancia más consumida representado por casi 1,976 toneladas, mientras que, en el año 2018 la Unión Europea (UE) registró cerca de 110,000 decomisos de droga, dado al estado de pandemia muchos traficantes han optado por estimar otras estrategias y medidas a fin de cubrir la demanda mundial, determinando que el cierre de fronteras no ha evitado la paralización de dicho negocio. En resumen, el tráfico ilícito de dichas sustancias es un negocio ilegal a escala mundial, donde el

cultivo, la elaboración, distribución y comercialización están estrechamente relacionadas a leyes y políticas que prohíben este tipo de estupefacientes (Sampo, 2019).

El tráfico, la producción y el consumo de sustancias ilícitas son parte de una red conflictiva de alcance e interés mundial, con estrategias que aún no brindan una solución efectiva hacia el tráfico ilícito en el campo global, por ello, expertos indican la importancia de investigar sobre las redes productivas del tráfico de drogas, ya que es definida como una situación compleja, multidimensional y multiterritorial. Tanto así, que el mercado de drogas se posiciona en tasas porcentuales del Producto Interno Bruto (PIB) en varios países, como Colombia; cuya economía de la cocaína figura en un 1.88 % del PIB durante el año 2018, superando el PIB dado por la exportación del café uno de los tantos productos emblemáticos del país, de forma similar los mercados más grandes de acopio de droga en valor económico son representados por Norteamérica con un total del 44 %, Europa representado por el 33 %, culminando en Sudamérica, el Caribe y Centroamérica por el 3 % del total en el ámbito mundial (Pyszczek, 2021).

### **Tráfico Ilícito de Drogas Nacional**

Ecuador se posiciona en el tercer lugar de Sudamérica en ser intermediario del tráfico de drogas, después de Chile y Colombia, también es conocido por ser un país de tránsito para el traslado ilícito de drogas a nivel internacional de drogas, ya que para las organizaciones se encuentra en una excelente zona geográfica, del mismo modo, se ubica como uno de los principales productores en el ámbito mundial, por ende, el desarrollo del tráfico se constituye como un problema de seguridad de la sociedad y de cada uno de los agentes involucrados en lo nacional como internacional (Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana, 2017).

El Centro Internacional de Investigación y Análisis (CMCON) expresa que cerca del 70% de droga tiene punto de partida en Ecuador como destino a Estados Unidos o Europa mediante los puertos y canales marítimos; las autoridades aluden que la droga la camuflan en los contenedores que parten desde Guayaquil, cuyo proceso más empleado se da al abrir los contenedores que ya están listos para ser enviados a su lugar de destino, en ese preciso momento los traficantes aprovechan para introducir la droga en ellos, sin que el responsable portuario, el dueño del contenedor o los operadores se den cuenta de tal acto ilícito (Centro Internacional de Investigación y Análisis, [CMCON], 2019).

### **Métodos de Transporte del Tráfico de Drogas**

Las organizaciones de traficantes, por lo general, suelen enviar en varias presentaciones los tipos de drogas, debido al aumento de las fronteras internacionales y que el acceso y el abuso de dichas sustancias en el mundo son cada vez más amplios en el mercado. Dentro de dicho tráfico ilícito suelen estar involucrados agricultores, mediadores, productores, transportistas y traficantes desencadenando diversos conflictos a los países, desequilibrio político y económico, causando malestar en la vida de los individuos y conflictos en la sociedad en general, convirtiéndolos en usuarios víctimas del negocio ilícito y manipulador (INTERPOL, 2020).

Las organizaciones suelen efectuar constantes cambios en la producción de drogas a través de la innovación del medio transporte, rutas y centros de acopio (Broadhurst, 2019; de Jesús, Alvarado, & Calderón, 2019; Guerrero C., 2020); todo esto se ejecutará según la modalidad de control emprendido como la contaminación de contenedores. Por ejemplo, el conocido gancho ciego que agrupa directamente los lotes de la droga en los contenedores de las terminales portuarias ubicándolos estratégicamente en el suelo, paredes y techo de los contenedores ubicados en las estaciones de almacenamiento. La segunda manera es el reconocido gancho

blanco donde se suele contaminar ciertos productos que ingresan de las fincas u organizaciones exportadoras de alimentos, las mafias también suelen apropiarse de empresas con buen historial y legalizadas con la finalidad de evitar la supervisión. La tercera forma de operar radica en la contaminación en altamar con el objetivo de usar los canales de traslado por mar, también se incluye otros medios de transporte como el terrestre y el aéreo; la cuarta forma radica en el uso de sustancias químicas para camuflar la droga. Finalmente, se encuentra el transporte a través de las lanchas rápidas dado en aguas abiertas, cambiando la mercancía mediante el uso de lanchas hasta las embarcaciones más grandes (Rivera & Bravo, 2020).

### **Estado de Pandemia y el Tráfico Ilícito en el Sector Portuario**

El estado de pandemia alrededor del mundo ha desencadenado drásticos cambios provocado por la Covid-19, afectando seriamente todos los sectores y calidad de vida de las personas; no obstante, el sector logístico y económico no estuvo fuera de dicha problemática y actualmente padece un gran impacto negativo (Choquet & Sam-Lefebvre, 2021; Notteboom, Pallis, & Rodrigue, 2021; Shrestha et al., 2020). Durante todo el estado de pandemia, el comercio internacional se ha llevado a cabo por medio de canales de transporte marítimo, donde en el año 2019 tuvo un avance histórico de 11,945 millones de toneladas, disminuyendo a 11,494 millones de toneladas en el año 2020, cuyo déficit interanual fue del -3.8% (CEPAL, 2021).

Con el anterior contexto, se puede aludir que esto representó una pequeña baja para el sector del tráfico ilícito de drogas, tal como lo expresa la United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC) donde los protocolos, medidas y restricciones, especialmente la de transportación se convirtieron en una limitante para el libre acceso a los proveedores, productores y materiales esenciales para la elaboración de drogas. Esto acarrió a que algunos traficantes busquen nuevas alternativas de fabricación de drogas, incluso es posible que los mismos se vean en la necesidad

de recurrir a nuevas rutas y proceso, debido a que, las restricciones a los viajes son un obstáculo para el traslado de dichas sustancias a diferentes fronteras o puertos del mundo (UNODC, 2020).

### **Seguridad en Terminales Portuarios**

El factor seguridad en los puertos representa un activo para los terminales, en esta fase los productos o cargas deben estar extremadamente protegidos para su respectiva distribución y estadía en la terminal, debido que, los puertos y las terminales portuarias, se constituyen como el principal campo logístico dentro de la cadena de traslado. Según la historia los conflictos en los puertos datan de los años 60, donde los principales canales de transporte que manifiestan problemas son los buques mediante asaltos, ataques, contrabando de bienes e individuos; ante todos esos acontecimientos, las autoridades emplearon medidas de mejora en la seguridad portuaria (Romero, 2017).

Por otro lado, los puertos y las terminales sobre todo las logísticas, deben estar preparadas para cualquier tipo de amenaza suscitada como parte de su operatividad, primero está la importancia de ejecutar una correcta evaluación de los riesgos o amenazas; seguido de desarrollar un programa que permita vigilar, detectar y disminuir dichos riesgos para la seguridad. Todos estos factores exigen mejor coordinación con los organismos competentes como las autoridades de control y los departamentos de seguridad de las empresas marítimas que acceden a servicios portuarios. Es decir, los departamentos portuarios deben contar con una actitud proactiva en torno a los casos dados, promover la conciencia en torno a la seguridad entre la sociedad portuaria, brindar capacitaciones, incluyendo el desarrollo de simulacros y planes de prevención y protección portuaria (Romero, 2017).

## **Código ISPS**

El código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (ISPS) es un protocolo creado por la Organización Marítima Internacional (OMI) en el año 2004 con la finalidad de categorizar un bien común de coordinación y seguridad a fin de determinar las amenazas y riesgos portuarios, considerando normativas con el propósito de prevenirlas. Los principales retos del código son: apoyo mediante acuerdos internacionales entre gobiernos, empresas locales y sector naviero a fin de brindar la respectiva protección de las cargas o contenedores, la segunda radica en determinar cargos y responsabilidades a los gobiernos y organizaciones portuarias involucradas en la operación de tráfico marítimo, tercero asegurar fuentes oficiales de forma efectiva y fluida orientada con la protección de los buques e instalaciones, finalmente, brindar una mejor metodología que permita analizar la situación actual con el objetivo de generar procesos y planes que hagan tomar acciones rápidas frente a los niveles de seguridad que categoriza el código (Barros, 2020).

## **Normativas contra el Tráfico Ilícito**

La Comisión Interamericana para el control del Abuso de Drogas (CICAD) expresa que, el Ecuador cuenta con el Plan Nacional de Prevención Integral y Control del Fenómeno Socio Económico de Drogas 2017-2021, mismo que fue aprobado por el reconocido Comité Interinstitucional de Drogas (CID), cuyo objetivo es brindar cobertura a los departamentos institucionales, disminución de la demanda de dichas sustancias, disminución de la oferta, políticas de control y apoyo internacional. Los actores principales en el desarrollo, implementación, análisis y evaluación de dicho plan son: cada uno de los ministerios del país, al igual que entes reguladores que monitorean dichos procesos ante tales actos ilícitos de narcotráfico. El Estado es la máxima autoridad responsable sobre el control de drogas, por ende,

debe asumir y coordinar acciones estratégicas de forma planificada con cada institución de interés a fin de estructurar y efectuar sus propios planes y programas en torno a la problemática existente por muchos años, para efecto del mismo, es importante considerar los requisitos impartidos por el CID (CICAD, 2019).

## **METODOLOGÍA**

El enfoque de la investigación aplicado fue el cualitativo, debido a que se necesita analizar a profundidad la problemática planteada a través de opiniones de expertos del tema, esto se complementa con el alcance descriptivo que proporciona una medición más precisa al descomponer las características de las variables en su entorno utilizando la observación (Hernández, Fernández, & Baptista, 2014). Basado en un diseño no experimental y como comparador cíclico, se utiliza el corte longitudinal con la finalidad de extraer información sobre las medidas aplicables en el control marítimo en los periodos del 2019 al 2021.

Para la evaluación del fenómeno de estudio se realiza dos entrevistas a funcionarios de la autoridad portuaria y a una empresa de logística de comercio exterior, debido a que no es posible acceder a una muestra mayor por las diferentes restricciones que ha impuesto la pandemia de la Covid-19, por ese motivo se optó por un muestreo no probabilístico por conveniencia. Además, el estudio se complementa con la técnica de revisión documental donde se accede a cifras alojadas en los sistemas de las páginas institucionales, con la finalidad de describir el comportamiento que han tenido las medidas aplicadas al control del tráfico ilícito de drogas en contenedores marítimos en la ciudad de Guayaquil en los periodos descritos.

### **Resultados**

Dentro de las medidas aplicables para el control y vigilancia de las fronteras marítimas están las acciones conjuntas entre países aliados, orientadas a evitar la migración ilegal de personas,

tráfico de mercancías, tráfico de combustibles, pesca ilícita por no tener los permisos y no ser declaradas, robo de motores y narcotráfico. Para ello las inspecciones ejecutadas se hacen a nivel de extensión de la plataforma continental, zona económica exclusiva, mar territorial y aguas interiores. La finalidad de la realización de estos controles es que la actividad de comercio exterior se realice de forma segura y evitar la circulación de actividades ilícitas, para ello los tipos de contenedores son fundamentales para evitar el transporte de drogas y así se fortalezca la estructura delictiva. Los controles están asociados a la medición de indicadores de riesgo donde se aplica un semáforo que es clasificado en colores rojo, verde y amarillo, el primero indica una inspección inmediata de la mercancía a trasladar, la segunda que un funcionario haga las verificaciones pertinentes y la tercera inspección documental (Murillo & Soto, 2020).

A pesar de todas estas situaciones ejecutadas en la actualidad el mejor filtro de revisión es el pre monitoreo de contenedores apoyándose de las tecnologías de la información con la finalidad de evitar la contaminación de las mercaderías a trasladar con drogas. Entre los equipos tecnológicos utilizados para la verificación están los escáneres y GPS que se complementan con el trabajo conjunto a nivel nacional e internacional. Estas acciones conjuntas se aplican debido a que el 70% de la droga es transportada vía marítima y los países de preferencia son los de Europa y Estados Unidos. Dentro de la logística aplicada para llevar la droga hacia su destino final está que es producida en Colombia para posteriormente dirigirse al centro de acopio en el Ecuador para enviarlos vía exportación por transporte marítimo, lo que da como resultado el incremento de actos delictivos por pelea de territorios, siendo Europa el 80% del destino. Para reducir el impacto del comercio de drogas vía marítima las autoridades antinarcótico hacen uso de forma constante escáneres y rayos x con la finalidad de en caso de observar algún ilícito proceder a la inspección física del contenedor (Ministerio de Gobierno, 2022).



## **Resultados de la entrevista**

### **1. Bajo su percepción ¿Por qué los medios marítimos constituyen la vía más común para gestionar el tráfico ilícito de drogas? (Determine sus razones)**

Los entrevistados manifestaron que los medios marítimos representan la vía más común para la gestión del tráfico ilícito de drogas, debido que representa un método barato, difícil de rastrear, fácil de emplear y permite transportar una gran cantidad de drogas. En este ámbito, los sujetos de análisis expresaron que el transporte marítimo favorece el desplazamiento de drogas a nivel internacional sin ser detectados, además de que en los barcos se puede disfrazar fácilmente dichas sustancias como cargamento legítimo y existe la oportunidad de evitar los controles de aduana, debido a la existencia de personal corrupto. Dichos elementos sustentan la capacidad de brindar información falsa para priorizar el paso de las drogas o, por el contrario, difundir el conocimiento de áreas en las cuales se puede ocultar el cargamento.

### **2. ¿Qué factores podrían promover el tráfico ilícito de drogas en contenedores marítimos en Guayaquil?**

De acuerdo con los entrevistados, factores como el alto consumo de drogas en el país, la corrupción en las instituciones públicas, la influencia económica, las necesidades sociales, la prevalencia de penalizaciones apacibles, un débil control aduanero, el acopio clandestino en las bodegas de las embarcaciones y la facilidad para el transporte de drogas a través del puerto de Guayaquil podrían promover el tráfico ilícito de drogas en contenedores marítimos. En este último aspecto, el transporte no solo se genera mediante los barcos que se encuentran en el puerto, sino también, a través de lanchas rápidas o sumergibles que cuentan con la tecnología

necesaria para trasladar toneladas de sustancias ilícitas, obstaculizando la captura de los medios de transporte y de las personas involucradas.

### **3. ¿Qué problemas podría generar el tráfico ilícito de drogas en contenedores marítimos en Guayaquil en la cadena de suministro internacional?**

De acuerdo con los entrevistados, el tráfico ilícito de drogas puede repercutir de forma negativa en la cadena de suministro internacional, dada la reducción de la competitividad de las empresas lícitas en el comercio mundial, disminución de la inversión extranjera, reducción de la generación de empleo y la proyección de un entorno carente de seguridad y confianza para el desarrollo de relaciones comerciales. Dentro de este ámbito, se identificó que el tráfico de drogas produce efectos desfavorables en cuatro esferas; la primera alude al factor económico nacional, dado que este tipo de negocio produce una economía paralela que no contribuye a la economía legal, la segunda se orienta a la salud de las personas, la tercera implica la contribución del crimen organizado y la cuarta se orienta al impacto medio ambiental.

### **4. ¿Qué medidas ha gestionado la autoridad portuaria con la finalidad de prevenir el tráfico ilícito de drogas en la terminal portuaria de Guayaquil?**

Según los entrevistados, las medidas aplicadas en la terminal portuaria de Guayaquil corresponden a la inspección de vehículos, contenedores y embarcaciones, control de mercancías y el monitoreo de actividades sospechosas. En este ámbito, se integra el uso de herramientas tecnológicas que permiten realizar una inspección de los contenedores con el fin de evitar la contaminación de la carga y excluir el desarrollo del aforo intrusivo, lo cual afecta en la calidad de los productos exportados. Estas acciones se han desarrollado de forma conjunta con la participación de los funcionarios de la autoridad portuaria, el trabajo de la policía de antinarcóticos del Guayas, el centro de adiestramiento canino para detectar los cargamentos

contaminados y demás autoridades gubernamentales.

**5. ¿Considera usted que el Estado dispone y utiliza los recursos necesarios para confrontar el tráfico ilícito de droga en la terminal portuaria de Guayaquil?**

Los entrevistados manifestaron que el Estado ecuatoriano no dispone ni utiliza los recursos necesarios para confrontar el tráfico ilícito de droga en la terminal portuaria de Guayaquil. Esto se debe en gran parte a la falta de innovaciones tecnológicas en el puerto, limitados equipos tecnológicos para la inspección de los contenedores, la falta de personal incorruptible en los controles aduaneros, personal limitado en la protección de las costas y la escasez de acciones para garantizar la seguridad jurídica de la población.

**6. ¿Cree que la presencia de la pandemia haya podido generar algún efecto sea positivo o negativo con respecto a la probabilidad de tráfico ilícito de drogas en la terminal portuaria de Guayaquil?**

En este ámbito, se determinaron dos escenarios; el primero se enfocó a un aspecto positivo debido que, el cierre de fronteras provocó la escasez mundial de las drogas; sin embargo, el factor negativo radica en que los productores han gestionado la búsqueda de nuevas rutas para transportar estas sustancias. A pesar de que no existe un conocimiento efectivo sobre los efectos de la pandemia en el mercado de las drogas, los entrevistados expresaron que bajo su concepción se ha producido un escenario negativo en razón del incremento del tráfico ilícito de drogas dado la falta de personal para la gestión del control y revisión de las mercancías transportadas.

**7. ¿Qué recomendaciones otorgadas por los organismos internacionales considera que se deberían aplicar en la terminal portuaria de Guayaquil a fin de prevenir el tráfico ilícito de drogas?**

Los entrevistados expresaron la necesidad de incluir el fortalecimiento de la vigilancia en las zonas de acceso y salida de la terminal, así como el control de los medios de transporte que entran y salen de la misma. Adicional, destacaron el desarrollo de capacitaciones en materia de seguridad portuaria a todo el personal que forma parte de la terminal de Guayaquil, mejorar los procesos de selección del personal para garantizar la integridad de la institución, incluir aspectos tecnológicos para la creación de bases informativas que contribuyan al intercambio de datos a nivel internacional y realizar un seguimiento de la carga mediante satélite.

#### **8. ¿Qué estrategias de mejora usted recomienda para prevenir el tráfico ilícito de droga en la terminal portuaria de Guayaquil?**

Las estrategias determinadas por los entrevistados implican el fortalecimiento del control en las aduanas para detectar drogas en el paso de mercancías, mejorar la coordinación entre las autoridades portuarias y las fuerzas de seguridad para detectar actividades sospechosas. Además de implementar programas de capacitación para el personal de seguridad sobre la detección de drogas, crear una base de datos de personas sospechosas de participar en el tráfico de drogas a nivel internacional y emplear nuevas tecnologías para un mayor control en la terminal portuaria de Guayaquil.

#### **Análisis general**

Después de haber obtenido los datos en la realización de las entrevistas realizadas al personal experto del área, se encontró una gran similitud en sus respuestas con base al gran aumento de casos en tráfico ilícito de drogas que han existido durante la pandemia y el fuerte impacto negativo que esto dio a la falta del personal en el campo que pudiera realizar las inspecciones debidas a la mercancía transportada.

Cabe mencionar que, las razones por las cuales los medios marítimos representan la vía más común para gestionar el tráfico ilícito de drogas implican el hecho de que es un método barato, difícil de rastrear y detectar, fácil de emplear, se evitan ciertos controles de aduana y posibilita el transporte de una gran cantidad de drogas. Generalmente, los factores que conducen al desarrollo de esta actividad involucran la influencia económica, la corrupción en las instituciones públicas, un control aduanero debilitado, sanciones apacibles y el acopio clandestino del cargamento en las embarcaciones. La prevalencia de este escenario afecta de forma negativa en la cadena de suministro internacional, debido que existe una reducción de los niveles de competitividad de las empresas nacionales y se proyecta una imagen carente de seguridad y confianza que merma las relaciones comerciales a nivel mundial. Consecuentemente, esta problemática podría traer graves consecuencias al país, en especial al transportista y a toda la cadena involucrada en el proceso de exportación, provocando que aumente la documentación solicitada o se prohíba el ingreso en ciertas zonas en las que se ha comercializado sin problema alguno a la fecha.

Con respecto a las medidas aplicadas por la terminal portuaria para prevenir el tráfico de drogas, se enfatiza que se está trabajando en la implementación de herramientas tecnológicas que ayuden a realizar una mejor y más profunda inspección de los contenedores a la salida del puerto y prevenir que la carga haya sido contaminada, al menos hasta el momento de abandonar el puerto origen. A pesar de esto, se identificó que el Estado ecuatoriano no dispone ni utiliza los recursos necesarios para confrontar con eficacia el tráfico ilícito de drogas, escenario que se intensificó durante la pandemia, donde la escasez del personal para la gestión del control y revisión de las mercancías transportadas originó un incremento en la circulación de drogas. En síntesis, la terminal portuaria de Guayaquil debe aplicar medidas como el fortalecimiento del control en las zonas de acceso y salida del terminal, entrega de capacitaciones al personal en

temas de seguridad portuaria y detección de drogas e inclusión de nuevas herramientas tecnológicas.

### **Recomendaciones para prevenir el tráfico ilícito de drogas**

Según las opiniones emitidas por los entrevistados, se consideran las siguientes recomendaciones orientadas a la prevención del tráfico ilícito de drogas en la terminal portuaria de Guayaquil.

- **Fortalecer el control en las aduanas para detectar drogas en el paso de mercancías:** Para este ámbito se debe incrementar la dotación de equipos tecnológicos ubicados en las zonas de preembarque de la terminal para gestionar un control con mayor rigurosidad.
- **Mejorar la coordinación entre las autoridades portuarias y las fuerzas de seguridad para detectar actividades sospechosas:** Esto se puede realizar mediante la creación de mecanismos de coordinación y la puesta en marcha de protocolos de actuación conjunta entre ambos actores, a fin de compartir información sobre actividades sospechosas en la terminal portuaria de Guayaquil.
- **Implementar programas de capacitación para el personal de la terminal sobre la detección de drogas:** Este programa debe potenciar las habilidades de los operarios para que los mismos puedan comprender e identificar las imágenes que proyectan los equipos tecnológicos empleados en la terminal, a fin de reconocer con eficacia aquellos cuerpos extraños que persistan en los contenedores.
- **Crear una base de datos de personas sospechosas de participar en el tráfico de drogas:** Esta base debe integrar datos de carácter nacional e internacional con la finalidad de intercambiar datos de personas sospechosas a nivel global, para evitar la

contaminación de los contenedores luego de que la embarcación deje su puerto de origen y lograr establecer un enfoque de cooperación internacional.

- **Diseño de un plan de seguridad:** La generación del plan de acción de seguridad puede crearse de forma multilateral con otras naciones para poder controlar con mayor efectividad las fronteras marítimas, a través de la coordinación interna y externa.

## CONCLUSIONES

Conforme el cumplimiento del primer objetivo específico se concluye que el país dispone de un plan nacional para la prevención y el control del impacto de las drogas en el campo socioeconómico, cuya finalidad se ha orientado a la reducción de la oferta y demanda de este tipo de sustancias, en conjunto con la delimitación de políticas públicas en torno a las drogas y el alcance del apoyo internacional. En la esfera portuaria este plan se centra en el fortalecimiento de acciones para la desarticulación de grupo organizados del tráfico de drogas en conjunto con el esfuerzo policial.

Por otro lado, se concluye que los actores y autoridades involucradas en las medidas preventivas del tráfico ilícito de droga involucran la participación de los ministerios nacionales, entes reguladores y el Estado. Con respecto a los elementos que intervienen en la aplicación de acciones de control para minimizar la circulación de drogas en la terminal portuaria de Guayaquil, se destacan los funcionarios portuarios, el esfuerzo de la policía de antinarcóticos, del centro de adiestramiento canino, entre otras autoridades gubernamentales.

Dentro de las recomendaciones consideradas para su futura aplicación en el sector portuario, se enfatiza la necesidad de fortalecer los controles de aduanas mediante la dotación máxima de equipos tecnológicos en la zona de preembarque de la terminal en conjunto con el mejoramiento de la coordinación entre las autoridades portuarias y las fuerzas de seguridad para detectar actividades sospechosas. Por otro lado, se delimitaron acciones como la implementación de programas de capacitación para el personal de la terminal, crear una base de datos que favorezca la cooperación internacional y diseñar un plan de acción de seguridad de carácter multilateral.



## REFERENCIAS

- Barros, D. (2020). *La Piratería Marítima. Su marco jurídico y problemas actuales*. Leya.
- Broadhurst, R. (2019). Transnational crime in Asia: Illicit markets and innovation. En *Https://doi.org/10.4324/9780429031045*. Routledge. Recuperado de <https://openresearch-repository.anu.edu.au/handle/1885/210493>
- Centro Internacional de Investigación y Análisis. (2019). Dinámica del narcotráfico marítimo. Recuperado de [https://www.odc.gov.co/Portals/1/publicaciones/images/oferta/INFORME%20ANUAL%20CMCON%202019%20\(1\).pdf](https://www.odc.gov.co/Portals/1/publicaciones/images/oferta/INFORME%20ANUAL%20CMCON%202019%20(1).pdf)
- Champa, J. (2021). *Recursos de la Autoridad Marítima Nacional contra el Trafico Ilícito de Drogas por medio Marítimo en el Puerto del Callao* (Tesis Maestría, Centro de Altos Estudios Nacionales. Escuela de Posgrado). Centro de Altos Estudios Nacionales. Escuela de Posgrado, Perú. Recuperado de <https://renati.sunedu.gob.pe/handle/sunedu/2137100>
- Choquet, A., & Sam-Lefebvre, A. (2021). Ports closed to cruise ships in the context of COVID-19: What choices are there for coastal states? *Annals of Tourism Research*, 86, 103066. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2020.103066>
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (2020, mayo 30). Conectividad, transporte y comercio en la era de la pandemia [Text]. Recuperado 15 de diciembre de 2021, de <https://www.cepal.org/es/proyectos/conectividad-transporte-comercio-la-era-la-pandemia>
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (2021). *Informe Portuario 2020: El impacto de la pandemia del COVID-19 en el comercio marítimo, transbordo y*

- throughput de los puertos de contenedores de América Latina y el Caribe*. CEPAL. Recuperado de <https://www.cepal.org/es/publicaciones/46979-informe-portuario-2020-impacto-la-pandemia-covid-19-comercio-maritimo-transbordo>
- Comisión Interamericana para el control del Abuso de Drogas. (2019). Mecanismo de Evaluación Multilateral (MEM). Recuperado de [http://www.cicad.oas.org/mem/reports/7/Full\\_Eval/Ecuador-7thRd-ESP.pdf](http://www.cicad.oas.org/mem/reports/7/Full_Eval/Ecuador-7thRd-ESP.pdf)
- de Jesús, J., Alvarado, D., & Calderón, M. (2019). Strategic actions of science, technology and innovation against drug trafficking in Venezuela as public policy. *Dilemas Contemporáneos: Educación, Política y Valores*, (81). Recuperado de <https://www.proquest.com/openview/ce25b9e30412bf7503ea2346271d26a6/1?pq-origsite=gscholar&cbl=4400984>
- Duarte, É., & Correia de Barros, M. (Eds.). (2019). *Maritime Security Challenges in the South Atlantic*. Cham: Springer International Publishing. <https://doi.org/10.1007/978-3-030-05273-7>
- Duarte, É., Marcondes, D., & Carneiro, C. (2019). Facing the Transnational Criminal Organizations in the South Atlantic. En É. Duarte & M. Correia de Barros (Eds.), *Maritime Security Challenges in the South Atlantic* (pp. 11-40). Cham: Springer International Publishing. [https://doi.org/10.1007/978-3-030-05273-7\\_2](https://doi.org/10.1007/978-3-030-05273-7_2)
- European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction. (2020). European Drug Report: Trends and Developments. Recuperado de [https://www.emcdda.europa.eu/system/files/publications/13236/TDAT20001ENN\\_web.pdf](https://www.emcdda.europa.eu/system/files/publications/13236/TDAT20001ENN_web.pdf)

- Fernández, J. (2018). *Actividades ilícitas en el transporte marítimo* (Tesis Maestría, Universidad Pontificia Comillas). Universidad Pontificia Comillas. Recuperado de <https://repositorio.comillas.edu/xmlui/handle/11531/33826>
- Gesami, B. (2021). Maritime security threats in Africa. *Academia Letters*. <https://doi.org/10.20935/AL3564>
- Guerrero C., J. (2020). *Narcosubmarines: Outlaw Innovation and Maritime Interdiction in the War on Drugs*. Singapore: Springer Singapore. <https://doi.org/10.1007/978-981-13-9023-4>
- Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, P. (2014). *Metodología de la investigación*. México DF: McGraw-Hill Education.
- INTERPOL. (2020). Tráfico de drogas. Recuperado 15 de diciembre de 2021, de <https://www.interpol.int/es/Delitos/Trafico-de-drogas>
- Ministerio de Gobierno. (2022). Lucha contra el narcotráfico se fortalece en el Puerto Marítimo de Guayaquil – Ministerio de Gobierno. Recuperado 21 de enero de 2022, de <https://www.ministeriodegobierno.gob.ec/49294-2/>
- Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana. (2017). Cuestionario sobre la detención arbitraria en relación con las políticas de fiscalización de drogas. Recuperado de <https://www.ohchr.org/Documents/Issues/Detention/Call/Country/Ecuador.pdf>
- Murillo, B., & Soto, V. (2020). Corroboración de la implementación de la normativa y recomendaciones sobre buenas prácticas, para la prevención del tráfico ilícito de drogas y otras actividades de delincuencia organizada, realizadas por medio de contenedores marítimos en la Terminal Moín, Costa Rica, 2020. Recuperado de

<https://www.icd.go.cr/portalicd/images/docs/uid/investigaciones/ContenedoresTCM2020.pdf>

Notteboom, T., Pallis, T., & Rodrigue, J.-P. (2021). Disruptions and resilience in global container shipping and ports: The COVID-19 pandemic versus the 2008–2009 financial crisis. *Maritime Economics & Logistics*, 23(2), 179-210. <https://doi.org/10.1057/s41278-020-00180-5>

Palomino, M. (2017). *Concesión del puerto del Callao y su influencia en las modalidades del tráfico ilícito de drogas, año 2014- 2015* (Tesis Maestría, Pontificia Universidad Católica del Perú). Pontificia Universidad Católica del Perú, Perú. Recuperado de [https://alicia.concytec.gob.pe/vufind/Record/PUCP\\_7b365fd1059c7ee83796490e70889c3e](https://alicia.concytec.gob.pe/vufind/Record/PUCP_7b365fd1059c7ee83796490e70889c3e)

Pyszczyk, Ó. (2021). Geography of the Production Circuit of Illicit Psychoactive Substances (IPS). Globalization, Actors and Multiscalarity. *URVIO. Revista Latinoamericana de Estudios de Seguridad*, (29), 28-44. (2007-). <https://doi.org/10.17141/urvio.29.2021.4404>

Rivera, R., & Bravo, C. (2020). Organized Crime and Value Chains: Ecuador's Strategic Rise in the Drug Trafficking Economy. *URVIO. Revista Latinoamericana de Estudios de Seguridad*, (28), 8-24. (2007-). <https://doi.org/10.17141/urvio.28.2020.4410>

Romero, D. (2017). Evaluación y organización de la seguridad en terminales portuarias. *Revista Transporte y Territorio*, (14), 27-38. <https://doi.org/10.34096/rtt.i14.2427>

Sampo, C. (2019). Cocaine Trafficking between Latin America and West Africa. *URVIO. Revista Latinoamericana de Estudios de Seguridad*, (24), 187-203. (2007-). <https://doi.org/10.17141/urvio.24.2019.3700>

Shrestha, N., Shad, M. Y., Ulvi, O., Khan, M. H., Karamelic-Muratovic, A., Nguyen, U.-S. D.

T., ... Haque, U. (2020). The impact of COVID-19 on globalization. *One Health*, *11*, 100180. <https://doi.org/10.1016/j.onehlt.2020.100180>

United Nations Office on Drugs and Crime. (2020). COVID-19 y la Cadena de Suministro de

Drogas: De la Producción y el Tráfico al Consumo. Recuperado de [https://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/covid/Covid-](https://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/covid/Covid-19_Suministro_de_Drogas.pdf)

[19\\_Suministro\\_de\\_Drogas.pdf](https://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/covid/Covid-19_Suministro_de_Drogas.pdf)

## ANEXOS

### Anexo A. Formato de entrevista

1. Bajo su percepción ¿Por qué los medios marítimos constituyen la vía más común para gestionar el tráfico ilícito de drogas? (Determine sus razones)
2. ¿Qué factores podrían promover el tráfico ilícito de drogas en contenedores marítimos en Guayaquil?
3. ¿Qué problemas podría generar el tráfico ilícito de drogas en contenedores marítimos en Guayaquil en la cadena de suministro internacional?
4. ¿Qué medidas ha gestionado la autoridad portuaria con la finalidad de prevenir el tráfico ilícito de drogas en la terminal portuaria de Guayaquil?
5. ¿Considera usted que el Estado dispone y utiliza los recursos necesarios para confrontar el tráfico ilícito de droga en la terminal portuaria de Guayaquil?
6. ¿Cree que la presencia de la pandemia haya podido generar algún efecto sea positivo o negativo con respecto a la probabilidad de tráfico ilícito de drogas en la terminal portuaria de Guayaquil?
7. ¿Qué recomendaciones otorgadas por los organismos internacionales considera que se deberían aplicar en la terminal portuaria de Guayaquil a fin de prevenir el tráfico ilícito de drogas?
8. ¿Qué estrategias de mejora usted recomienda para prevenir el tráfico ilícito de droga en la terminal portuaria de Guayaquil?