



República del Ecuador

Universidad Tecnológica Empresarial de Guayaquil

Trabajo de Titulación

Para la obtención del título de:

Licenciatura Portuaria y Aduanera Mención Administración Portuaria

Tema:

**Análisis de los factores que afectan la contaminación de
narcóticos de cargas bananeras en el puerto de Contecon**

Autor:

Carlos Luis Solórzano Anchundia

Director de trabajo de titulación:

Ab. Rosa Leonor Maldonado Manzano, Mg.

2024

Guayaquil - Ecuador

Agradecimiento

Expreso mi más sincera gratitud a todas las personas y organizaciones que hicieron posible la realización de este estudio.

En primer lugar, quiero agradecer a la Universidad Tecnológica Empresarial de Guayaquil por brindarnos la oportunidad de crecer académicamente y por su compromiso con la formación de sus estudiantes.

Asimismo, deseo reconocer a los profesores, cuyo apoyo y dedicación en la enseñanza han sido fundamentales para nuestro desarrollo. Su esfuerzo por fomentar el conocimiento y la sabiduría en los estudiantes ha sido invaluable a lo largo de nuestra trayectoria académica.

Agradezco también al Puerto de Contecon por su colaboración en el proceso de investigación de este artículo académico. Su contribución fue esencial para el éxito de este proyecto.

Finalmente, quiero expresar mi profundo agradecimiento a mi madre y a mi esposa por su constante apoyo y aliento durante todo el proceso de investigación. Su amor y motivación han sido un pilar fundamental en este camino.

Dedicatoria

A la Universidad Tecnológica Empresarial de Guayaquil, distinguida institución que me brindó la oportunidad de crecer como investigador, emprendedor y académico.

Al Puerto Marítimo Contecon, quién proporcionó el apoyo logístico e informativo para la realización del estudio.

A la comunidad científica que me ha permitido aprender, interactuar y crecer a través de la colaboración y el intercambio de ideas por medios digitales.

Derecho de autor

Yo, Carlos Luis Solorzano Anchundia

DECLARO QUE:

El Artículo Académico “Análisis de los factores que afectan la contaminación de narcóticos de cargas bananeras en el puerto de Contecon” previa a la obtención del Título de: Licenciatura Portuaria y Aduanera Mención Administración Portuaria, ha sido desarrollado respetando derechos intelectuales de terceros conforme las citas que constan al pie de las páginas correspondientes, cuyas fuentes se incorporan en la bibliografía. Consecuentemente este trabajo es de nuestra total autoría.

En virtud de esta declaración, me responsabilizo del contenido, veracidad y alcance científico del Trabajo de Titulación referido.

Guayaquil , Diciembre del 2024

AUTOR

A handwritten signature in blue ink, reading "Carlos Solórzano", is written over a horizontal line. The signature is stylized and includes a large flourish at the end.

Carlos Luis Solórzano Anchundia

Índice

Resumen	1
Introducción	2
Marco Teórico.....	5
Teoría del comercio internacional	5
Comercio exterior: Exportaciones	5
Producción bananera en Ecuador	7
Metodología.....	10
Resultados	12
Resultados y análisis de entrevista.....	12
Análisis:	14
Propuesta.....	19
Oportunidades de mejora	19
Acciones estratégicas	20
Conclusiones.....	22
Bibliografía.....	23
Anexos.....	28

Lista de Tablas

Tabla 1 <i>Desarrollo de exportaciones ecuatorianas por segmento</i>	7
Tabla 2 <i>Distribución de hectáreas de banano en Ecuador</i>	8
Tabla 3 <i>Resultados de entrevista</i>	12
Tabla 4 <i>Casos de empresas exportadoras de banano contaminadas con narcotráfico</i>	16
Tabla 5 <i>Factores y efectos de la contaminación de cargas de exportación de banano</i>	18
Tabla 6 <i>Acciones estratégicas</i>	20

Lista de Figuras

Figura 1 <i>Problemas detectados de Drogas en containers en Ecuador</i>	3
Figura 2 <i>Distribución de producción de banano por provincia</i>	9
Figura 3 <i>Toneladas de droga incautadas en puertos marítimos del Ecuador</i>	16
Figura 4 <i>Droga incautada según el puerto</i>	17

Resumen

El presente artículo expuso como objetivo analizar los principales factores que se presentan dentro de la contaminación de narcóticos en la exportación de banano, para proponer acciones estratégicas que permitan combatir el problema. En los últimos años la aparición de contenedores contaminados ha sido un hecho especialmente enfocado en el puerto de Contecon, por lo que se debe dar una solución pronta ante este contexto problemático. La metodología implementada fue de diseño no experimental, descriptiva y exploratoria. Como conclusión los resultados permitieron determinar que los factores que afectan se derivan de una falta de innovación dentro de los procesos de revisión de contenedores.

Palabras clave: Contaminación por narcóticos, comercio exterior, exportación, banano, Ecuador.

Introducción

El presente artículo busca generar una visión sobre la afectación por contaminación de narcóticos en las mercancías de exportación en Ecuador, en este sentido, se reconoce al proceso de salida de mercancías como un flujo tedioso y exigente, por el cual, se pasa por varios controles y revisiones previos ante de su embarque y traslado a la nación de destino, sin embargo, esto no evita que dichos productos estén aislados a afectaciones como la mencionada.

El principal medio de traslado en este contexto es el marítimo, se reconoce que a nivel mundial el comercio se representa en un 80% por el traslado en buques, siendo mecanismos propicios para el intercambio comercial por proveer de menores costos en comparación a su contraparte aérea (Pejovés, 2021). No obstante, también son los medios de transporte que más fuertemente se han afectados por contaminación de drogas en el Ecuador, se reconoce por Sky ECC como menciona Diario La Hora (2023), que en los últimos dos años creció el envío de drogas a Europa mediante las ruta del puerto de Guayaquil hacia Amberes en Bélgica.

La referencia anterior permite verificar una incidencia negativa de estas situaciones en el territorio ecuatoriano; el mal uso de los recursos y mecanismos de controlar provoca que se introduzcan sustancias ilícitas tales como las drogas, armas y explosivos juntos a sus derivados, sustancias químicas peligrosas, la piratería, la migración ilícita. Uno de los casos reconocidos fue el originado por el puerto de Posorja donde un buque con bandera europea contenía una carga con cerca de 180 bloques de cocaína, siendo detenido 4 integrantes de la empresa de seguridad según informa el Diario El Universo (2022).

El problema base que genera estos sucesos son los puntos blandos que tiene la logística de las empresas exportadoras y la aduana dentro de sus operaciones, siendo los

huecos que encuentran los narcotraficantes para introducir sus drogas, estos delincuentes observan a Ecuador como un país de tránsito, además se sostiene que la falta de implementación de normas en las empresas dificulta la labor de los agentes especializados (Palacios & Quimiz, 2018).

Entre las mercancías que están expuestas a contaminación por drogas está el banano ecuatoriano, por esto, el presente estudio se centra en el análisis de la vulneración que tienen estos bienes ante la situación de transporte de narcótico ilegal que afecta a los exportadores, delimitándose el estudio a las operaciones del puerto de Contecon encargado de las transacciones de containers y terminales multipropósito del Puerto Libertador Simón Bolívar. Las cifras que ha sufrido Ecuador y Contecon son las siguientes:

Figura 1

Problemas detectados de Drogas en containers en Ecuador



Nota. Tomado de (Soria, 2021)

Como se puede observar, los casos dentro del territorio han crecido, en la zona 8 se

aumentó en 50 toneladas del 2020 al 2021, demostrando que es una afectación que empeora dentro del territorio. También se observa que dentro de las operaciones de Contecon han existido casos con un promedio de 34,5 toneladas, además se visualiza que el principal destino que apuntan los narcotraficantes es Europa.

Con base a lo expuesto surge como formulación del problema: ¿Qué se debe realizar como prevención para evitar la contaminación de narcóticos en los contenedores de bananos que son exportados desde el puerto de Contecon? Para dar respuesta a esta interrogante se plantea como objetivo general: Analizar los principales factores que se presentan dentro de la contaminación de narcóticos en la exportación de banano, para proponer acciones estratégicas que permitan combatir el problema.

Con base a lo anterior, surgen los siguientes objetivos específicos:

- Describir los principales factores que generan contaminación con narcóticos en los contenedores de banano dentro del proceso de exportación en los últimos 3 años.
- Definir las oportunidades de mejora para la revisión completa o parcial de seguridad en los contenedores, para asistir a los clientes con mejores controles en la exportación de sus mercancías.
- Elaborar una propuesta para reducir la contaminación de contenedores de banano y mejorar la seguridad del mismo dentro de las exportaciones en el puerto de Contecon.

Marco Teórico

Teoría del comercio internacional

La teoría del comercio internacional sentó sus bases desde la perspectiva clásica donde se exhibía a Adam Smith (1776) y David Ricardo (1817) como los precursores, se resalta la Teoría de la Ventaja Absoluta que propone la producción masiva de un mercado con respecto a otras naciones, Narváez (2018) expresó “Según el principio de esta ventaja los países pueden especializarse en la producción de los bienes que puedan fabricar a un costo relativamente menor, aun sin gozar de condiciones absolutas ventajosas para su producción” (p. 15).

También surgieron las teorías neoclásicas en el contexto del comercio, se destaca Heckscher-Ohlin que proponía una economía comercial internacional de libre comercio fundamentado en la especialización que sustente una ventaja comparativa en elementos productivos (Ruiz, 2020). Ambos enfoques dan aprecio al comercio como consecuencia de una característica que garantiza mejor productividad en un mercado con respecto a otro de una región o país diferente.

Comercio exterior: Exportaciones

Al hacer referencia a proceso de exportación se debe mencionar la concepción brindada por la máxima autoridad aduanera en Ecuador, según el Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador (SENAE, 2022) consiste en operaciones de venta de bienes con traslado fuera del territorio nacional, cuyo fin es la generación de transacciones comerciales originadas por negociantes de diferentes naciones. Por lo tanto, consiste en comerciar productos que se transportarán a un mercado que no está dentro del territorio del vendedor.

Las operaciones de este contexto tienen un vínculo que engloba a productores, vendedores y compradores, donde los dos primeros mencionados son quienes proveen del

bien o servicio, mientras que el último es el importador que adquiere la compra con destino a una nación diferente al origen de los productos (Ochoa & Romero, 2021). Además de estas consideraciones se debe indicar que en Ecuador conviven las siguientes clases de exportaciones:

- Exportaciones tradicionales: Engloba las transacciones de productos que son históricamente comerciados por el país hacia destinos fuera del territorio, se puede destacar al petrolero crudo dentro del Ecuador (Tabares, 2020).
- Exportaciones no tradicionales: A diferencia del tipo de operación anterior, esta categoría no engloba a bienes históricamente exportados, son considerados relativamente nuevos; entre los bienes ecuatorianos en esta categoría están los enlatados de pescado, elaboración de cuero, conservas de frutas, entre otros (Cantos, 2017).

Conforme el tipo de exportación que se analiza en el presente estudio, el banano pertenece a la categoría de “Tradicionales”, para tener una mejor noción de las exportaciones ecuatoriana se presenta la siguiente tabla:

Tabla 1*Desarrollo de exportaciones ecuatorianas por segmento*

EXPORTACIONES		Ene-Dic 2019	Ene-Dic 2020	% Variación 2019-2020	Variación Absoluta 2019-2020	Ene-Oct 2020	Ene-Oct 2021	% Variación Ene-Oct 2020-2021	Variación Absoluta 2020-2021
		USD Millones	USD Millones		USD Millones	USD Millones	USD Millones		USD Millones
PRODUCTOS DE EXPORTACIÓN NO PETROLEROS TRADICIONALES		8.338,2	8.810,6	5,7%	472,5	7.313,2	8.143,1	11,3%	829,9
	Camarones	3.891	3.824	-1,7%	-67	3.169	4.174	31,7%	1006
	Banano	3.174	3.566	12,4%	393	3.021	2.806	-7,1%	-216
	Cacao	657	816	24,2%	159	609	620	1,8%	11
	Pescado	234	249	6,5%	15	215	238	11,0%	24
	Otros tradicionales	383	356	-7,1%	-27	300	305	1,8%	5
PRODUCTOS DE EXPORTACIÓN NO PETROLEROS NO TRADICIONALES		5.311,7	6.165,6	16,1%	853,9	4.947,0	5.924,7	19,8%	977,7
	Enlatados De Pescado	1.187	1.171	-1,4%	-16	988	1.060	7,3%	72
	Flores Naturales	880	827	-6,0%	-53	693	766	10,4%	72
	Otros Productos Mineros	100	365	264,4%	264	254	488	92,3%	234
	Oro	194	378	94,9%	184	272	456	68,1%	185
	Otras Manufacturas de Metales	311	292	-6,2%	-19	230	374	62,7%	144
	Otros no tradicionales	2.639	3.132	18,7%	493	2.510	2.779	10,7%	270

Nota. Tomado del Boletín de comercio exterior del MPCEIP (2021)

La tabla 1 permite observar el desarrollo que muestran las exportaciones del Ecuador, donde se observa en la sección de “Tradicionales” como el banano se caracterizó por tener importantes movimientos del 2019 al 2021, ubicándose como el segundo bien de mayor exportación después del acamaron, por lo tanto, situaciones como la contaminación por narcóticos lo perjudicarían fuertemente porque dañaría la imagen de los exportadores de este segmento del Ecuador.

Producción bananera en Ecuador

La producción bananera del Ecuador esta desde los inicios del siglo XX, el denominado boom Bananero se produce para la época de 1948 a 1964, donde el colapso del cacao como principal producto de exportación permitió que se buscará alternativas dentro

del mercado, en este sentido, el gobierno ecuatoriano asume costos de infraestructuras para que transnacionales se instalen dentro del país, estos periodos provocaron la expansión de la frontera agrícola y migración desde la sierra (FES, 2022).

Como se puede observar, el surgimiento del mercado bananero fue una respuesta al déficit del sector cacaotero en Ecuador, de acuerdo al Ministerio de Agricultura y Ganadería (MAG), a nivel nacional se cuenta con 162.236 hectáreas sembradas de Banano y con 4.473 productores, la distribución se observa en la siguiente tabla:

Tabla 2

Distribución de hectáreas de banano en Ecuador

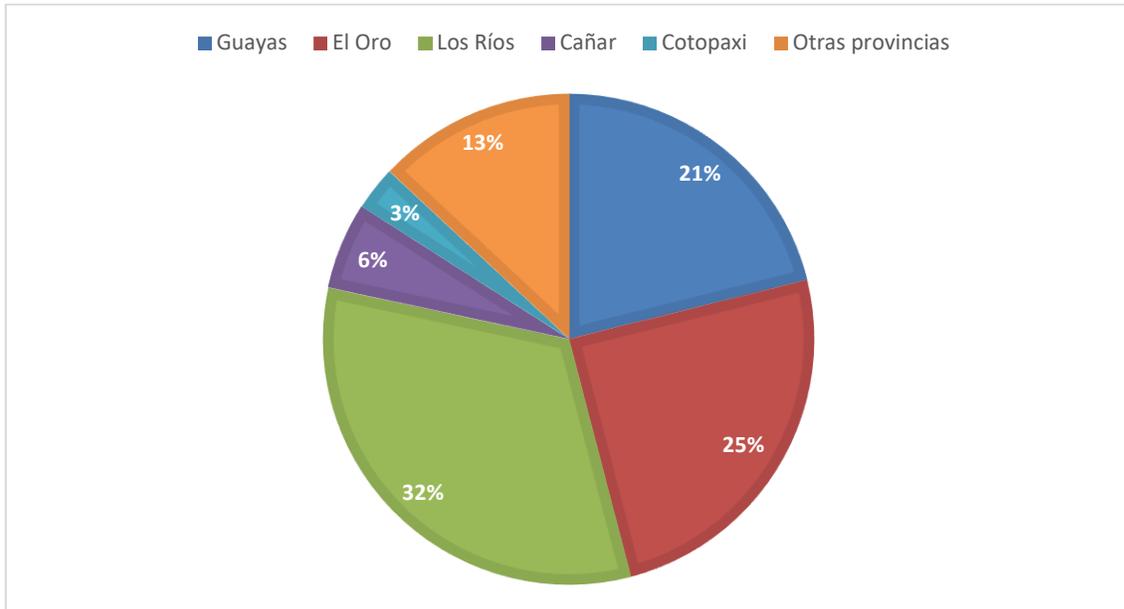
DISTRIBUCIÓN POR TAMAÑO DE HECTÁREAS	HECTÁREAS SEMBRADAS	NÚMERO DE PRODUCTORES
0-30 (PEQUEÑOS)	35.685	3.480
>30 ≤ 100 (MEDIANOS)	57.486	800
100 O MÁS (GRANDES)	69.063	193
TOTAL	162.236	4.473

Nota. Tomado de (Ministerio de Comercio Exterior, 2017)

Como se aprecia en la tabla 2, la mayoría de los productores se dividen en sectores no superiores a 30 hectáreas de tamaño y son solo 193 los que cuentan con tamaños superiores a las 100 hectáreas. A su vez, esta producción no se centraliza en una sola región o provincia, ha sido precursora de trabajo en diferentes sectores del territorio ecuatoriano como se evidencia en la siguiente figura:

Figura 2

Distribución de producción de banano por provincia



Nota. Tomado de (Zhiminaicela, Quevedo, & García, 2020)

La figura 2 demuestra la distribución geográfica de producción de banano en Ecuador, esto permite comprobar que la provincia de Los Ríos es la de mayor representación, seguida por El Oro y Guayas. Estos tres nichos concentran un 78% del banano que se produce en el territorio y serán las principales fuentes que proveen a los exportadores ecuatorianos. En el 2021 se reportó que El Oro ya era la provincia con mayor cantidad de haciendas bananeras con un total de 5.737, además, un dato de aporte sobre el sector bananero es que sufrió una caída del 10% en exportaciones a China y 30% en Europa por la pandemia del 2020 (León, Espinosa, Carvajal, & Quezada, 2023).

Es decir, que ya es un sector afectado y que se lo debe cuidar de agentes externos que no lo favorezcan como la contaminación de narcóticos que incide en su reputación y expone a pérdidas a los exportadores e importadores, al someter a las mercancías en periodos de

investigación antes de liberarlas o, a su vez, no son liberadas. Por su parte, dentro del marco exportador ecuatoriano, se delimitan diferentes disposiciones, las generales son las inscripciones como Operador de Comercio Exterior, no obstante, al ser un producto agrícola se solicita la inspección fitosanitaria (Agrocalidad, 2023).

Por otra parte, la exportación generada de estas operaciones alcanzan un 2% de representación en el Producto Interno Bruto (PIB) ecuatoriano y un aproximado del 35% del PIB Agrícola, en este contexto, Agrocalidad (2023) alcanzó a certificar 51.114 envíos en 2019, que equivalían a un total de 6'200.971,4 toneladas de banano. Cifras que demuestran el impacto que tienen estas operaciones para el Ecuador.

Metodología

Dentro del presente estudio se exhibe un diseño No Experimental, lo cual, se sustenta por la no exposición a un periodo de experimentación para los elementos examinados, al contrario, los datos proporcionados provienen de su naturaleza de ocurrencia porque se busca reconocer factores que actualmente ya afectan las cargas portuarias del Ecuador. A su vez, se promueve un método descriptivo, según Hernández, Fernández y Baptista (2014), con estas investigaciones se produce una caracterización del fenómeno investigado para una mejor comprensión.

Con la implementación del método descriptivo se promueve una definición del problema al que se enfrentan los puertos del Ecuador, en este caso, las cargas de banano que se comercializan por Contecon, siendo de utilidad para tener bases de elementos que son una debilidad o amenaza en los procesos actuales y que deben ser tratados por las autoridades nacionales para evitar que sigan ocurriendo.

También se presenta un estudio exploratorio, se caracterizan porque la información existente es poca al tratarse de temas que no han sido profundizados, por lo que requiere la

intervención dentro del sector donde ocurre el problema para obtener mejores datos (Hernández & Mendoza, 2018). Esta perspectiva se aplica en el artículo por la necesidad de obtener datos directamente de Contecon para complementar la visión sobre los factores que inciden en estas operaciones, por lo que se implementará una herramienta de recolección de datos.

En lo que concierne al enfoque del estudio se lo define como cualitativo, dicho esto, la premisa que se sostiene en el objetivo es determinar factores, es decir, cualidades que están presentes dentro de las operaciones de exportación de banano y que causan una vulneración ante la contaminación de narcóticos, por esto, este enfoque se adapta a este planteamiento. Además, con relación a esta perspectiva se plantea como herramienta de recolección de datos a la entrevista.

La población de estudio será el personal de Contecon, sin embargo, no se reconoce el total de empleados que tiene en nómina la organización, por lo cual, se establece como población infinita. Para determinar la muestra se planteó un Muestreo No Probabilístico por Conveniencia, seleccionando a 1 participante por su accesibilidad a formar parte de la investigación y por sus cualidades, donde el criterio de selección era que sea un profesional del área de gestión de contenedores de la institución.

Con base a la técnica de entrevista se promueve como instrumento a la Guía de Entrevista, este cuestionario se conforma de preguntas abiertas que permiten la formulación de un diálogo, en la que, el participante puede brindar respuestas e información según considere pertinente y con base a su conocimiento y, experticia sobre cada consulta, sin limitaciones a respuestas predeterminadas. Este cuestionario puede apreciarse en el Anexo 1 del artículo.

El procedimiento implementado para la recolección de datos y su análisis conlleva a

la ejecución de la entrevista de forma presencial, con esta información se procede a su revisión y tabulación para dar una correcta presentación a las respuestas brindadas. El aporte brindado dentro de las respuestas del participante se analizará para hacer énfasis en las principales contribuciones sobre factores que han afectado a Contecon en sus cargas de banano para exportación.

Posteriormente, se hará una revisión documental-referencial para presentar datos de fuentes secundarias sobre los problemas de contaminación por narcóticos en los puertos del Ecuador y Contecon, complementado la información ya exhibida en la entrevista, permitiendo observar la incidencia de estos acontecimientos y elementos que se deben combatir para evitar que sigan ocurriendo.

Resultados

En este apartado se exhiben los datos para despejar el propósito principal del presente artículo, analizando información proporcionada de la entrevista y fuentes referenciales a continuación.

Resultados y análisis de entrevista

Con la aplicación del instrumento de recolección de datos se obtuvo como resultado:

Tabla 3

Resultados de entrevista

1. ¿Cuál es el proceso que siguen en la organización para controlar la contaminación por narcóticos en cargas bananeras?

El proceso es desde finca el lugar donde se carga el banano a los contenedores junto a la compañía de transportes que son certificadas con el código BASC que tienen seguimientos a las unidades de transporte con trazabilidades de la carga cuentan con sistemas de rastreo por ejemplo “tracklink” el cual es un sistema satelital que envía una señal desde el momento que se enciende el vehículo en la cual tenemos control de la ruta, control de dónde se estaciona el vehículo, control desde hasta cuántos kilómetros por hora viene, si alguien manipula el vehículo en base a la batería, cuántas veces para en el recorrido y si hay alguna desviación en su ruta. Junto a la seguridad también se dispone de sellos

satelitales, los cuales, también envían ubicación de la unidad y en conjunto a eso también llevan cámaras que se instalan en las unidades y en los puertos se realiza las inspecciones antinarcóticos a las frutas, a las cargas sueltas que vienen al puerto y demás.

Por ejemplo en los camiones pequeños que traen banano que llegan a Puerto que traen un aproximado de 500 cajas, ellos desde que salen de finca se les hace una inspección asegurándonos un buen embalaje y se envía el chofer con una tarja y también el AISV (Autorización de Ingreso y Salida Vehicular) respectivo de la carga con la numeración de la DAE; en caso de que el camión no tenga el AISV en orden donde consta el nombre de buque, qué tipo de carga trae, marca del exportador, placas y nombres de chofer, simplemente el camión no ingresa a Puerto marítimo y se emite una observación. Dentro de Puerto la policía antinarcóticos realiza las respectivas inspecciones de las unidades y lo hace de forma aleatoria por ejemplo de 300 unidades que tienen que ingresar a buque se escogen un aproximado de 80 a 100 unidades.

2. ¿Qué planteamientos le ofrece el SENA y las autoridades nacionales para combatir estos problemas?

El principal sería las inspecciones antinarcótico por parte de la policía, en el mismo se hace de forma manual también se realiza de forma aleatoria en ocasiones se usa a los canes o directamente se sacan los pallets junto a los bultos fuera del contenedor para realizar la inspección caja a caja.

3. ¿Cuál es la afectación que se genera en las cargas bananeras que gestiona Contecon por la contaminación de narcóticos?

La visión de Contecon es ser uno de los puertos más seguros del Ecuador, tratando de implementar escáner para la revisión de las unidades aumentando el nivel de tecnología del mismo y así evitando este tipo de contaminaciones. Por lo tanto, estos actos brindan una mala imagen a la organización, además de pérdidas económicas para las empresas.

4. ¿Cómo afectó la contaminación por narcóticos en los últimos tres años (2020-2022)? Brinde una perspectiva por cada año

Se requiere mayor análisis en este punto. No obstante, la incidencia es creciente, es decir que es un problema que se agrava con el pasar del tiempo y generan pérdidas de contratos y dañan la imagen del Ecuador, es difícil que los importadores extranjeros quieran seguir con empresas inmiscuidas con investigaciones por drogas en sus contenedores.

La incidencia de estos actos fue mayor en el 2020 en comparación al 2019, donde la época de crisis y la falta de mejores recursos para detectar estas sustancias fueron hechos que aprovecharon los narcotraficantes.

Para el 2021 alcanzó su nivel más alto, hubo varias anomalías como recinto con cupos de exportación que eran empresas fantasmas.

Para el 2022, la contaminación detectada fue menor al periodo anterior.

5. Desde su perspectiva ¿Qué debe reforzarse en la gestión para reducir el impacto de narcóticos en las mercancías de cargas bananeras?

Se deben realizar auditorías de la carga desde la finca y puertos, con un seguimiento respectivo de la trayectoria a través de seguimiento de la unidad por GPS, en esta parte se debe esforzarse un poco más porque el principal problema de contaminación ocurre desde la finca hasta el puerto, también en los almacenamientos de contenedores aquí es donde se realizan los respectivos lavados y revisión de los contenedores donde muchas veces se ejecuta ese tipo de contaminación en los paneles, por lo tanto, el contenedor ya va contaminado a finca y en ocasiones en finca no revisan los paneles.

En puerto también hay compañías que se encargan de realizar el “seteo” respectivo a los contenedores esto es una inspección breve que se hace y en esta parte debería existir un poco más de esfuerzo y dedicación para un mayor control.

6. Desde su perspectiva ¿Cuál es el principal obstáculo que tienen los puertos del Ecuador para combatir la contaminación de carga bananera?

La falta de tecnología en los puertos que no cuentan con cámaras que tengan sensores de movimiento en muelle y escáner y tampoco se inspeccionan los contenedores del paquete a embarcar en el buque al 100%, por ejemplo ir adquiriendo tecnología de punta en implementación de escáner, mayor cantidad de cámaras y de esta forma tratar de hacer una mayor inspección a las unidades al llegar a un 100%.

Análisis:

Como se observa dentro de los resultados, el proceso que conlleva la seguridad y logística de la carga de banano hacia el puerto marítimo provienen desde su manipulación en las instalaciones del exportador, donde debe existir un documento de constancia que identifique aspectos claves como nombre del transportista, cantidad y tipo de carga, y sus respectivos sellos o códigos de identificación, dentro de este trayecto se promueve un seguimiento satelital para asegurar que la carga no sea víctima de manipulación.

Con base a lo anterior, se puede conseguir un primer paso de gran importancia para evitar la contaminación considerando que se genera una vigilancia dentro del trayecto de la carga, por lo cual, se evita intersecciones y cambio de mercancías. Sobre el apoyo brindado por parte del SENA se menciona que el principal aporte que se brinda es la inspección antinarcóticos, la cual, se hace de forma física, esta puede ser mediante un reconocimiento por el personal o con la utilización de canes.

Con respecto a la inspección antinarcóticos, estas pueden considerarse que puede ser algo perjudicial para los exportadores porque envían recursos perecibles y que se encuentran en ambientes refrigerados, no obstante, se comprende que el uso de canes es indispensable para identificar estas sustancias ilícitas. Por su parte, los problemas que generan con una mala

imagen institucional y pérdidas económicas, también se indica que este asunto es un inconveniente creciente entre el 2020-2022.

Por lo tanto, es un hecho a tomar en consideración y que pone sobre la logística aduanera un mirar más enfocado, para poder comprender como ante la gran variedad de mecanismos de seguridad siguen existiendo cargas contaminadas. Por esto, el participante considera que deben ejecutarse revisiones (auditorías) desde la salida de las cargas en las instalaciones, no obstante, sostienen que hay otros factores como la contaminación del contenedor antes de la carga, provenientes de manipulación de estos recursos al momento de ser lavados y preparados para su envío al exportador y posterior despacho de las mercancías.

Lo último sostiene un factor diferenciador, puesto que, el contenedor ya viene contaminado por narcóticos antes de introducir las mercancías, por lo tanto, como empresa deben revisar y asegurar que en los paneles de estos medios de almacenamiento no existan estas sustancias ilícitas, lo cual, también es cuestionado por el participante al considerar que es un muy débil el empeño de las empresas en estas medidas.

De forma general, se considera que la principal limitante para los puertos del Ecuador es la falta de inversión en tecnología, lo que está impidiendo que se generen mejores inspecciones de las cargas que entran, además, de la revisión de los contenedores que llegan al exportador ya con una carga de droga, por lo tanto, son factores sobre los cuales trabajar.

Análisis referencial sobre la contaminación de contenedores

La contaminación de contenedores es un hecho que ha ido variando en los últimos años dentro del Ecuador, siendo progresivo y sostenido su crecimiento, por lo tanto, se convierte un problema de alta prioridad para las autoridades aduaneras, estos hechos muestran los siguientes movimientos:

Tabla 4

Casos de empresas exportadoras de banano contaminadas con narcotráfico

Años	Total de empresas bananeras exportadoras	Casos encontrados	Empresas reincidentes
2020	18	23	3
2021	43	69	16
2022	66	136	14

Nota. Adaptado de Unidad de Información de Puertos y Aeropuertos (UIPA, 2023)

Como se puede observar, los casos encontrados dentro el 2020 al 2022 han sido crecientes pasando de 23 a 136 casos dentro de las exportadoras de banano, además, se aprecia una cifra de reincidencia, es decir, que no es un caso aislado y se han vuelto a presentar en determinadas entidades, lo que hace aseverar que no han sido tratados de forma efectiva los controles por estas empresas y han vuelto a ser vulneradas. Por su parte, el promedio de toneladas incautada en los puertos ha sido la siguiente:

Figura 3

Toneladas de droga incautadas en puertos marítimos del Ecuador

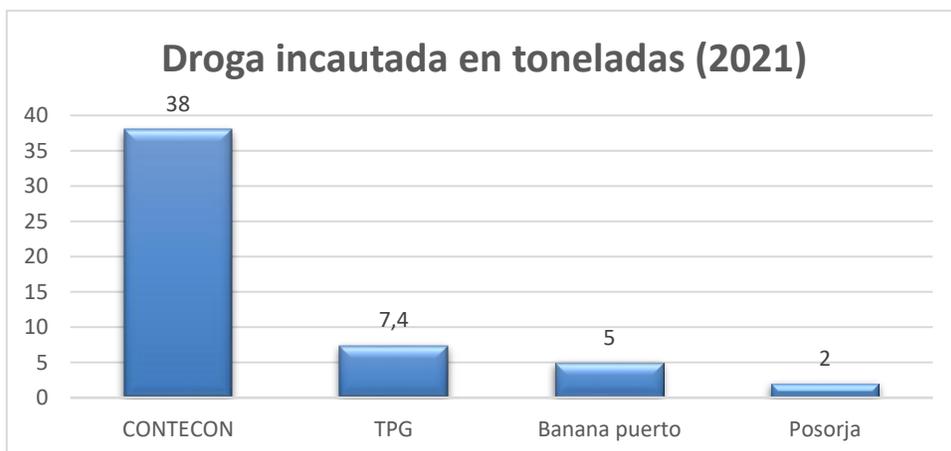


Nota. Adaptado de (Dirección de Investigación Antidrogas, 2022)

Como se puede apreciar, la tendencia es reciente, siendo un mal que aqueja a las empresas ecuatorianas y que el desarrollo que ha tenido posterior al 2019 es considerable, lo cual, hace meditar que las acciones formuladas actualmente y que se mencionaron por el participante de la entrevista no son suficientes para controlar este tema, por lo que se debe gestionar nuevas acciones estratégicas por las autoridades gubernamentales y las empresas exportadoras. Un dato revelador es que, según la Dirección de Investigación Antidrogas (2022), el 60% de la droga decomisada en Ecuador provino de puertos, siendo la ciudad de Guayaquil el principal nicho con los siguientes resultados:

Figura 4

Droga incautada según el puerto



Nota. Adaptado de (Dirección de Investigación Antidrogas, 2022)

Como se revela dentro de la figura anterior, Contecon es el puerto que mayor riesgo de contaminación por narcóticos expresa, siendo afectada por 38 toneladas de droga durante el 2021, cantidad que es ampliamente distante de la afectación que tuvieron el resto de los puertos de este sector, lo cual, también es el resultado de ser el puerto más importante del territorio ecuatoriano. Por otra parte, los factores y daños que se derivan de estos problemas se resumen en la siguiente tabla:

Tabla 5*Factores y efectos de la contaminación de cargas de exportación de banano*

Factores y efectos que deja la contaminación de contenedores del 2020 al 2022	
Factores	<p>A. Falta de revisión: No se alcanza a revisar el 100% de contenedores. El promedio de revisión se mantiene entre el 40%.</p> <p>B. Pocos escáneres: El gobierno se comprometió a otorgar doce escáneres para estas revisiones, pero solo funciona uno en Guayaquil.</p> <p>C. Contenedores ya contaminados: Se entrega a los exportadores contenedores que dentro de su infraestructura ya tienen empaques de droga.</p> <p>D. Contaminación previa a la llegada al puerto: Vulneración en el transcurso de la finca al puerto siendo incautadas droga en carreteras y centro de acopio.</p> <p>E. Identificación de riesgo por rutas: Se considera que hay rutas vulnerables para la ocurrencia de estos hechos.</p> <p>F. Falta de control a las empresas exportadoras decomisadas: Hay empresas reincidentes que no han sido controladas de forma efectiva por las autoridades ni sancionadas de forma ejemplar.</p> <p>G. Protocolo para gestión logística: Buscando generar certificación y mecanismos para transporte de mercancías sin contaminación de drogas.</p> <p>H. Empresas fantasma: Sistema de registro de empresas vulnerable ha permitido asignación de cupos de exportación que no han sido verificados.</p> <p>I. Contecon por ser principal puerto del Ecuador: La preferencia de los narcos por Contecon se deriva de ser el principal punto de salida hacia destinos como Europa.</p>
Efectos	<p>a. Daño de imagen: Afecta a la empresa y obliga a renegociar con sus clientes, pudiendo atraerle una falta de demanda.</p> <p>b. Pérdidas económicas: Generada por pérdidas de contratos, costos en temas de seguridad y derivados de la trámites en la mercancía decomisada.</p> <p>c. Exposición de las mercancías: El banano se mantiene refrigerado, aspecto que se vulnera ante las revisiones físicas, es decir, se afecta la cadena de frío.</p> <p>d. Clientes/importadores perjudicados: Los importadores se vuelven objeto de procesos de investigación y daño de imagen.</p>

Nota. Adaptado de (Orrego, 2023); (Revista Banana Export, 2021); (Angulo, 2022); (Coba, 2023); (Plan V, 2022); (TC Televisión y CONNECTAS, 2023)

La información obtenida de la revisión documental permite tener una imagen más clara de los problemas que han suscitado en la ocurrencia de estos hechos, los factores a los que se pueden asociar estos hechos son varios, en la investigación efectuada por TC Televisión y CONNECTAS (2023) se expresa que para el 2022 el sistema de registro UNIBANANO había sido vulnerado y un predio con 20 mil hectáreas obtuvo un cupo de exportación, exportador fantasma que registraba envíos de 1.200.000 cajas de banano semanales.

Lo anterior muestra como causa la falta de revisión de los datos consignados, además de esto, se menciona la falta de tecnología de escáner como el principal obstáculo, reconociendo que estos recursos se han ofertado por las autoridades gubernamentales y aún no terminan de instalarse. Otra de las causas importante es que Contecon es el principal punto de destino para ejecutar la salida a las grandes naciones de Europa, por esto, es que es más atacada por estos inconvenientes en comparación a otros puertos nacionales.

De forma general, los factores asociados se direccionan tanto a mejora políticas y procesos de revisión, como a la falta de tecnologías y limitaciones en cubrir la cantidad de contenedores que se operan. Siendo este último punto como uno de los puntos que afecta a las exportaciones de mercancías de banano, dado que, al no poderse revisar el 100% de las cargas, existe el riesgo que la mercancía contaminada pase por los controles aduaneros.

Propuesta

En esta sección se presentarán las oportunidades de mejora que se observan conforme a la información expuesta en el análisis previo, así como acciones estratégicas que pueden permitir una reducción de la contaminación

Oportunidades de mejora

Conforme al análisis ejecutado en la sección anterior, se determinan que las

oportunidades de mejora son las siguientes:

- i. Seguimiento/verificación de registros en el sistema de exportadores: Optimizar la confirmación de datos de exportadores de banano para evitar la presencia de empresas fantasmas y una incorrecta asignación de cupos.
- ii. Controles sobre contenedores: Eliminar el riesgo de distribución de contenedores contaminados, puesto que, actualmente se reconoce que estos recursos llegan corrompidos en su estructura y llenos con drogas, que ante la poca revisión de las exportadores, logra pasar en desapercibido.
- iii. Tecnología de revisión: Mejorar la revisión de los puertos con tecnología que impida una inspección intrusiva para no afectar el ciclo de frío de las mercancías y buscar cubrir el 100% de los contenedores que llegan a Contecon.

Acciones estratégicas

Con fundamento a las oportunidades y factores visualizados anteriormente, se considera como acciones estratégicas de la propuesta lo siguiente:

Tabla 6

Acciones estratégicas

Implementación de un sistema con IA (Inteligencia Artificial):	La IA podrá identificar y automatizar los procesos de registros, identificando la información proveniente del solicitante del cupo y alertando ante posibles incongruencias dentro de los datos del solicitante para que las autoridades brinden el respectivo seguimiento. Al ser un sistema inteligencia y con aprendizaje autónomo, brinda un proceso más objetivo.
Revisiones preventivas de	Las revisiones deben centrarse en la búsqueda de zonas huecas dentro de los contenedores para detectar posibles espacios para colocar

contenedores: drogas. Además, debe ejecutarse proceso mediante perros detectores cuando el contenedor este vacío.

Escáner de revisión **de** Como prioridad, ante los altos niveles de contaminación, debe **en** suministrarse de la suficiente cantidad de escáner a Contecon para que **Contecon** efectúe una revisión del 100% de los contenedores que opera. En el resto de los puertos la implementación de estos recursos puede esperar considerando que el principal objetivo de los narcotraficantes es este puerto por su gran volumen y las naciones de destino europeas a las que envía mercancías.

Conclusiones

Conforme a la información expuesta dentro del presente artículo se puede indicar que los factores que han causado una afectación por contaminación de drogas en Contecon se debe principalmente a dos elementos, el primero es la imposibilidad de ejecutar una revisión al 100% de las cargas, siendo este generalmente de un 40%, es decir, que no llega a cubrir el 50% de las operaciones. En segundo lugar esta la falta de innovación, esto se concluye porque en la actualidad existen un tipo de escáner que permite una revisión no intrusiva de los contenedores para detectar estas drogas.

Con referencia a las debilidades y riesgos que existen dentro de la logística de los contenedores de banano, se considera como acción estratégica la implementación de IA para combatir la asignación de cupos a empresas fantasmas que buscan estos recursos para trasladar sus drogas, de igual forma, se sugiere dar prioridad a Contecon en el establecimiento de escáner por ser el puerto con mayor vulneración a estos problemas.

Bibliografía

- Agrocalidad. (2023). *Banano*. Obtenido de https://www.agrocalidad.gob.ec/BPA/?dt_portfolios=banano
- Agrocalidad. (2023). *Información para la exportación de banano*. Obtenido de <https://www.agrocalidad.gob.ec/informacion-para-la-exportacion-de-banano/>
- Angulo, S. (2022). *La UE pide más controles a exportaciones por narcotráfico*. Obtenido de Dairio Expreso: <https://www.expreso.ec/actualidad/economia/ue-pide-controles-exportaciones-narcotrafico-122048.html>
- Cantos, A. (2017). *Análisis de los factores determinantes del crecimiento de las exportaciones no tradicionales del Ecuador y su influencia en el PIB periodo 2004 - 2016*. Obtenido de Universidad Católica de Santiago de Guayaquil: <http://repositorio.ucsg.edu.ec/bitstream/3317/8910/1/T-UCSG-PRE-ECO-CECO-223.pdf>
- Coba, G. (2023). *Aumenta en 41% la incautación de cocaína en puertos marítimos*. Obtenido de Diario Primicias: <https://www.primicias.ec/noticias/economia/incautacion-cocaina-exportaciones-puertos-narcotrafico/>
- Diario El Universo. (2022). *Detectan en altamar un contenedor contaminado con cocaína; por el caso hay 4 detenidos de empresa de seguridad*. Obtenido de <https://www.eluniverso.com/noticias/seguridad/detectan-en-altamar-un-contenedor-contaminado-con-cocaina-por-el-caso-hay-4-detenidos-de-empresa-de-seguridad-nota/>
- Diario La Hora. (2023). *El envío de drogas en contenedores contamina la reputación de exportadores*. Obtenido de <https://www.lahora.com.ec/pais/drogas-filtradas-contenedores-exportaciones-ecuador-ganancias-mafias/>

- Dirección de Investigación Antidrogas. (2022). *Incautación de drogas en los puertos*. Obtenido de Policía Antidrogas. Diario Primicias: <https://www.primicias.ec/noticias/en-exclusiva/narcotraficantes-pagan-datos-contaminar-contenedores-puertos-ecuador/>
- FES. (2022). *Estado del banano en Ecuador: acumulación, desigualdad y derechos laborales*. Quito: Friedrich-Ebert-Stiftung (FES) Ecuador.
- Hernández, R., & Mendoza, C. (2018). *Metodología de la investigación. Las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta*. México: Mc Graw Hill.
- Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, P. (2014). *Metodología de la investigación*. México: McGraw Hill.
- León, J., Espinosa, M., Carvajal, H., & Quezada, J. (2023). Análisis de la producción y comercialización de banano en la provincia de El Oro en el periodo 2018-2022. *Revista Ciencia Latina*, 7494-7507. doi:https://doi.org/10.37811/cl_rcm.v7i1.4981
- Ministerio de Comercio Exterior. (2017). *Informe Sector Bananero Ecuatoriano*. Obtenido de <https://www.produccion.gob.ec/wp-content/uploads/2019/06/Informe-sector-bananero-espa%C3%B1ol-04dic17.pdf>
- MPCEIP. (2021). *Boletín de comercio exterior. Diciembre 2021*. Obtenido de Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca: <https://www.produccion.gob.ec/wp-content/uploads/2021/12/VFBoletinComercioExteriorDiciembre2021-final.pdf>
- Narváez, N. (2018). *Análisis de la ventaja absoluta y ventaja comparativa relacionada con la producción de banano y camarón entre Ecuador Y Colombia*. Obtenido de Universidad Técnica de Machala: <http://repositorio.utmachala.edu.ec/bitstream/48000/11936/1/ECUACE-2018-AE->

CD00247.pdf

Ochoa, K., & Romero, M. (2021). *Exportación de café tostado y molido al mercado de Chile*.

Obtenido de Universidad Laica Vicente Rocafuerte:

<http://repositorio.ulvr.edu.ec/bitstream/44000/4523/1/T-ULVR-3678.pdf>

Orrego, A. (2023). *Exportadores de banano de Ecuador piden zonas de seguridad para evitar contaminación con drogas tras escaneo de cargas en puertos*. Obtenido de

PortalPortuario: <https://portalportuario.cl/exportadores-de-banano-de-ecuador-piden-zonas-de-seguridad-para-evitar-contaminacion-con-drogas-tras-escaneo-de-cargas-en-puertos/>

Palacios, Y., & Quimiz, J. (2018). *Los riesgos de contaminación en las unidades de transporte de las exportaciones de frutas y hortalizas no tradicionales*. Obtenido de

Universidad de Guayaquil:

<http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/36687/1/Los%20Riesgos%20de%20Contaminaci%C3%B3n%20en%20la%20Unidades%20de%20Transporte%20%281%29.pdf>

Pejovés, J. (2021). Ventas marítimas y confluencia contractual. *Derecho PUCP*, 181-224.

doi:<http://dx.doi.org/10.18800/derechopucp.202101.006>

Plan V. (2022). *Aumentan las incautaciones de droga en los puertos ecuatorianos*. Obtenido

de Plan V, portal web de periodismo de interés público:

<https://www.planv.com.ec/historias/crimen-organizado/aumentan-incautaciones-droga-puertos-ecuatorianos>

Revista Banana Export. (2021). *Drogas en los contenedores: un flagelo a la cadena logística del banano*. Obtenido de Revista Banana Export, publicación dirigida al sector

bananero regional del área del dólar con información del cultivo y comercialización

del banano: <https://bananaexport.com/2021/07/06/drogas-en-los-contenedores-un-flagelo-a-la-cadena-logistica-del-banano/>

Ruiz, P. (2020). El teorema Heckscher-Ohlin y la economía mexicana. Una visión crítica de la economía neoliberal. *Revista El Trimestre Económico*, vol. LXXXVII (1), núm. 345, 99-131.

SENAE. (2022). *Para exportar*. Obtenido de Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador: <https://www.aduana.gob.ec/para-exportar/>

Soria, R. (2021). *Puerto de Guayaquil, puerta de salida de 'narcocontenedores'*. Obtenido de Diario expreso: https://www.expreso.ec/actualidad/puerto-guayaquil-puerta-salida-narcocontenedores-117260.html#google_vignette

Tabares, C. (2020). *Análisis de exportaciones ecuatorianas de productos no tradicionales*. Obtenido de Universidad Laica Vicente Rocafuerte: <http://repositorio.ulvr.edu.ec/bitstream/44000/3829/1/TM-ULVR-0185.pdf>

TC Televisión y CONNECTAS. (2023). *Narcobanano. El sistema bananero ecuatoriano, una puerta abierta al narcotráfico*. Obtenido de TC Televisión; CONNECTAS (plataforma periodística para las Américas); International Center for Journalists (ICFJ): <https://www.connectas.org/especiales/narcobanano/#:~:text=De%20las%2077%20toneladas%20de,un%2012%25%20en%20ese%20lapso.>

UIPA. (2023). *Exportadoras de banano con incautación de drogas. Empresas inmiscuidas en decomisos de alcaloide en Ecuador entre los años 2018 y 2023*. Obtenido de Diario Primicias. Unidad de Información de Puertos y Aeropuertos (UIPA) / Dirección Nacional de Investigación Antidrogas: <https://www.primicias.ec/noticias/seguridad/exportadoras-banano-envios-fraude->

Anexos

Anexo 1. Cuestionario de entrevista

Propósito: La información obtenida de este cuestionario es de carácter académico contribuye al tema de estudio “ANALISIS DE LOS FACTORES QUE AFECTAN LA CONTAMINACION DE NARCOTICOS DE CARGAS BANANERAS EN EL PUERTO DE CONTECON”.
Autor del proyecto: Carlos Luis Solórzano Anchundia
Cuestionario de preguntas
1. ¿Cuál es el proceso que siguen en la organización para controlar la contaminación por narcóticos en cargas bananeras?
2. ¿Qué planteamientos le ofrece el SENA y las autoridades nacionales para combatir estos problemas?
3. ¿Cuál es la afectación que se genera en las cargas bananeras que gestiona Contecon por la contaminación de narcóticos?
4. ¿Cómo afectó la contaminación por narcóticos en los últimos tres años (2020-2022)? Brinde una perspectiva por cada año
5. Desde su perspectiva ¿Qué debe reforzarse en la gestión para reducir el impacto de narcóticos en las mercancías de cargas bananeras?

6. Desde su perspectiva ¿Cuál es el principal obstáculo que tienen los puertos del Ecuador para combatir la contaminación de carga bananera?

--