



**EL COLEGIO
DE SONORA**

MAESTRÍA EN CIENCIAS SOCIALES

**Legitimación y Permanencia de Organizaciones Afiliadoras de Vehículos de
Procedencia Extranjera en Sonora, 2004 - 2019.**

Tesis presentada por

María Teresita Estefanía Anguamea Martínez

Para obtener el grado de

Maestra en Ciencias Sociales

En la línea de investigación Análisis y Evaluación de Políticas Públicas

Director de tesis: Dr. Alejandro Salazar Adams

Hermosillo, Sonora

Diciembre 2019

Para mis padres,

Mis hermanos,

y

A mí, por lograr un objetivo más.

Agradecimientos

Primeramente, quiero agradecer a Conacyt por la oportunidad y el apoyo financiero que me otorgó para llevar a cabo mis estudios de posgrado y la presente investigación, con ello crecí de manera académica, profesional y personal.

En segundo lugar, quiero agradecer al Colegio de Sonora por haberme aceptado para cursar un posgrado y por ser un espacio de formación, el cual se convirtió en un lugar especial; además agradezco al personal docente, administrativo y demás colaboradores, que hacen todo lo posible para que los estudiantes concluyan sus estudios satisfactoriamente.

Agradezco a mi director de tesis Dr. Alejandro Salazar Adams, por guiarme sabiamente durante toda la investigación, sus consejos, sugerencias y enseñanzas me ayudaron a lograr concluir satisfactoriamente este estudio, sin su ayuda y visión no hubiese sido posible.

Agradezco al Dr. Nicolás Pineda Pablos por acceder a ser lector interno de esta investigación, los conocimientos transmitidos durante su cátedra y las contribuciones realizadas a esta investigación ayudaron a una mejor investigación.

Agradezco a la Dra. América Lutz por aceptar ser lectora externa, sus comentarios, sugerencias y observaciones permitieron que esta investigación incluya aspectos importantes que no se tenían en consideración, gracias también por su asesoría y disponibilidad para orientarme en aspectos profesionales.

Quiero agradecer al Dr. Víctor Peña por el aprendizaje de las diversas clases y talleres, su ayuda con dudas durante la investigación e impulso a realizar actividades extraacadémicas que me ayudaron a crecer y perder el miedo, con ello logré disfrutar más mi tiempo como estudiante.

Agradezco a quienes fueron mis profesores durante mis estudios en El Colegio de Sonora, el nuevo conocimiento adquirido que me ha permitido observar y entender el mundo desde diversas perspectivas.

Agradezco al Colegio de la Frontera Norte, por abrir sus puertas y permitirme realizar una estancia de investigación, la cual me ayudó a enriquecer y concretar la investigación.

Agradezco al Dr. Luis Escala Rabadán, por su orientación y ayuda para realizar una estancia de investigación en el Colegio de la Frontera Norte, también le agradezco por su tiempo y por los aportes que conforman una parte importante de esta investigación, sin ellos tal vez no hubiera podido lograr mis objetivos.

Agradezco al Dr. Carlos Alberto González, por su disponibilidad, tiempo y palabras que permitieron tener una discusión con la teoría, con ello pude entender que iba por el camino correcto.

Agradezco a la Dra. Elizabeth Cobilt, por su tiempo y compañía, las palabras y los consejos que generaron nuevas ideas y rutas alternativas que tomar para lograr los objetivos de la investigación.

Agradezco a Jorge Narváez, quien me apoyó desde el proceso de admisión hasta el último día como estudiante, siempre estuviste conmigo dándome ánimos para seguir adelante durante este trayecto, además creíste en mí cuando yo no lo hacía; por todo eso y más, estoy agradecida de compartir el tiempo juntos.

Aprovecho para agradecer a Liliana, Coral, Magdalena y Mariana, por su amistad, su apoyo y los buenos ratos que hemos pasado juntas, gracias chicas.

Además, agradezco a Herman, Óscar, Luis, Alejandro, Adán, Iván y Santiago, quienes se convirtieron de compañeros a buenos amigos, gracias por su apoyo y ayuda.

Agradezco a mis demás compañeros y amigos del colegio que compartieron un momento conmigo. Por el apoyo mutuo para lograr entre todos, sobrepasar los ratos estresantes.

Agradezco a N.B. por transmitir conocimiento durante mi formación profesional, con ello logré adquirir disciplina y responsabilidad que hoy rinde frutos.

Agradezco mi mejor amigo Gabriel, quien siempre ha creído en mí y sé que estará orgulloso de mí.

Agradezco a mis demás amigos y amigas, por su apoyo, paciencia y entendimiento durante este trayecto.

Agradezco el amor y el apoyo incondicional que mi familia siempre me ha brindado, pero sobre todo durante este trayecto, los amo por siempre.

Finalmente, les agradezco a todas las personas que me ayudaron con su participación y aportes para la realización de la investigación, estoy enormemente agradecida por su tiempo, interés y dedicación, esta investigación es de cada uno de ustedes.

Índice

Agradecimientos	3
Índice	6
Abreviaturas y Acrónimos.....	12
Resumen	13
Introducción	18
Pregunta general.....	21
Preguntas desagregadas.....	21
Objetivos generales	21
Objetivos particulares.....	22
Hipótesis principal	22
Hipótesis secundarias	23
Capítulo 1. Antecedentes.....	26
1.1 Enunciado del problema.....	34
Capítulo 2. Estado del arte	35
Capítulo 3. Aspectos teóricos para el acercamiento del problema.....	37
3.1 La imparcialidad en la calidad de gobierno	37
3.2 Clientelismo	38
3.3 Teoría de los grupos	39
3.4 Teorías organizacionales	39
3.4.1 Teoría de la dependencia de recursos.....	39
3.4.2 Teoría ecológica	40
3.4.3 Teoría contingente.....	41

3.4.4 Deliberación	42
3.5 Teoría neoinstitucional.....	44
3.5.1 Justificación para la aplicación del marco teórico neoinstitucional	51
Capítulo 4. Metodología y técnicas de la investigación	53
Capítulo 5. Análisis del marco regulatorio.....	58
5.1 Circulación de vehículos	58
5.1.1 Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos	59
5.1.2 Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal....	59
5.1.3 Ley del Registro Público Vehicular	60
5.1.4 Reglamento de la Ley del Registro Público Vehicular	61
5.1.5 Ley de Tránsito para el Estado de Sonora.....	61
5.1.6 Ley de Control Vehicular para el Estado de Sonora	62
5.1.7 Reglamento de Tránsito Municipal de Hermosillo	62
5.2 Importación de vehículos	64
5.2.1 Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos	64
5.2.2 Tratado de Libre Comercio de Norte América (TLCAN).....	65
5.2.3 Ley Aduanera (LA)	66
5.2.4 Código Fiscal de la Federación (CFF)	73
5.2.5 Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación (LIGIE) 73	
5.2.6 Decreto por el que se regula la importación definitiva de vehículos usados. 74	
5.2.7 Convenio de Colaboración Administrativa en Materia Fiscal Federal, Celebrado entre la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y el Estado de Sonora.....	75

5.2.8 Anexo No. 8 al Convenio de Colaboración Administrativa en Materia Fiscal Federal, celebrado entre la SHCP y el Estado de Sonora.....	76
5.2.9 Reglas Generales de Comercio Exterior	77
5.2.10 Convenio que celebran la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y el Estado de Sonora, para la internación e importación temporal de vehículos a dicha entidad federativa (Programa Sólo Sonora)	78
5.3 Constitución de sociedades, asociaciones civiles y marcas registradas	81
5.3.1 Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos	82
5.3.2 Código Civil Federal	82
5.3.3 Ley Federal de Fomento a las Actividades Realizadas por Organizaciones de la Sociedad Civil (LFFAROSC)	83
5.3.4 Código Civil para el Estado de Sonora	84
5.3.5 Ley para el Fomento y la Participación de las Organizaciones de la Sociedad Civil para el Estado de Sonora (LFPOSCES)	85
5.3.6 Ley de la Propiedad Industrial.....	86
5.3.7 Reglamento de la Ley de la Propiedad Industrial.....	87
5.4 Comentarios	87

Capítulo 6. Las particularidades del marco normativo dentro de organizaciones afiliadoras **89**

6.1 Organización A1	89
6.1.1 Antecedentes de la organización	89
6.1.2 Métodos de apertura	90
6.1.3 Requisitos y facultades para ser líder y afiliado.....	91
6.1.4 Requisitos y técnicas para integrar afiliados	92

6.1.5 Placas no oficiales y registro vehicular	93
6.2 Organización A2	93
6.2.1 Antecedentes de la organización	93
6.2.2 Métodos de apertura	95
6.2.3 Requisitos y facultades para ser líder y afiliado.....	96
6.2.4 Requisitos y técnicas para integrar afiliados	97
6.2.5 Placas no oficiales y registro vehicular	98
6.3 Organización A3	98
6.3.1 Antecedentes de la organización	98
6.3.2 Métodos de apertura	100
6.3.3 Requisitos y facultades para ser líder y afiliado.....	101
6.3.4 Requisitos y técnicas para integrar afiliados	101
6.3.5 Placas no oficiales y registro vehicular	103
6.4 Organización A4	103
6.4.1 Antecedentes de la organización	103
6.4.2 Métodos de apertura	104
6.4.3 Requisitos y facultades para ser líder y afiliado.....	105
6.4.4 Requisitos y técnicas para integrar afiliados	107
6.4.5 Placas no oficiales y registro vehicular	107
6.5 Recapitulación.....	108
Capítulo 7. El marco cognitivo-cultural de las creencias comunes.....	110
7.1 Coordinación Ejecutiva de Verificación al Comercio Exterior (CEVCE).....	110
7.2 Oficial de tránsito.....	113
7.3 Asociación Mexicana de Distribuidores de Automotores, A.C.	116

7.4 Afiliados en organizaciones	1199
7.5 Ciudadanía.....	1222
Capítulo 8. Los rasgos del marco cognitivo-cultural en organizaciones afiliadoras ..	127
8.1 El aspecto de las creencias comunes en la población	127
8.1.1 Organización A1.....	127
8.1.2 Las lógicas compartidas de acción en una organización afiliadora.....	131
8.2.1 Organización A2.....	132
8.2.2 Las lógicas compartidas de acción en una organización afiliadora.....	134
8.3.1 Organización A3.....	135
8.3.2 Las lógicas compartidas de acción en una organización afiliadora.....	137
8.4.1 Organización A4.....	138
8.4.2 Las lógicas compartidas de acción en una organización afiliadora.....	140
Capítulo 9. Isomorfismo institucional.....	143
9.1 Isomorfismo coercitivo	145
9.2 Isomorfismo normativo	149
9.3 Isomorfismo mimético	152
9.4 Legitimación	155
Capítulo 10. Discusión.....	158
Capítulo 11. Conclusiones.....	165
Bibliografía.....	171
Anexo 1. El contexto de las organizaciones afiliadoras en Tijuana y Ensenada, Baja California.....	177
Tijuana.....	177
Los vehículos ilegales de procedencia extranjera	178

Las organizaciones afiliadoras	180
Afiliados y ciudadanía.....	181
Ensenada	182
Los vehículos ilegales de procedencia extranjera	182
Las organizaciones afiliadoras	182
Afiliados y ciudadanía.....	183
Diferencias	184
Anexo 2. Conceptos clave.....	186
1. Organizaciones afiliadoras	186
2. Vehículos ilegales de procedencia extranjera	187
3. Permanencia	187
4. Legitimidad	188
5. Funciones isomorfas.....	188
6. Campos organizacionales.....	189
Anexo 3. Seguros de daños a terceros	190
Anexo 4. Archivos de guías de entrevistas.....	194
1. Guía de entrevista a representante de organización afiliadora.....	194
2. Guía de entrevista para oficial de tránsito.....	198
3. Guía de entrevista para persona relacionada	200
4. Guía de entrevista para afiliado de organización	201
5. Guía de entrevista para ciudadano	203

Abreviaturas y Acrónimos

A.C.	Asociación Civil
AMDA	Asociación Mexicana de Distribuciones de Automotores, A. C.
AMIA	Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, A.C.
Art.	Artículo
CESOP	Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública
CEVCE	Coordinación Ejecutiva de Verificación al Comercio Exterior
CFE	Código Fiscal de la Federación
CNC	Confederación Nacional Campesina
D.I.F.	Desarrollo Integral de la Familia
DOF	Diario Oficial de la Federación
ICRESON	Instituto Catastral y Registral del Estado de Sonora
IMPI	Instituto Mexicano de la Propiedad Industrial
INEGI	Instituto Nacional de Estadística y Geografía
LA	Ley Aduanera
LFAROSC	Ley Federal de Fomento a las Actividades Realizadas por Organizaciones de la Sociedad Civil
LFOSCES	Ley para el Fomento y la Participación de las Organizaciones de la Sociedad Civil para el Estado de Sonora
LIGIE	Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación
LPI	Ley de la Propiedad Industrial
MARCANET	Servicio de Consulta Externa sobre Información de Marcas
MCC	Marco cognitivo-cultural
OA	Organización Afiliadora
OA1	Organización A1
OA2	Organización A2
OA3	Organización A3
OA4	Organización A4
ONAPPAFA	Organización Nacional de Protección Al Patrimonio Familiar, A.C.
OSC	Organizaciones de la Sociedad Civil
PAMA	Procedimiento Administrativo en Materia Aduanera
PAN	Partido Acción Nacional
PRD	Partido de la Revolución Democrática
PRI	Partido de la Revolucionario Institucional
RFC	Registro Federal de Contribuyentes
RLPI	Reglamento de la Ley de la Propiedad Industrial
SAE	Servicio de Administración y Enajenación de Bienes
SHCP	Secretaría de Hacienda y Crédito Público
SRE	Secretaría de Relaciones Exteriores
TLCAN	Tratado de Libre Comercio de América del Norte
UCD	Unión Campesina Democrática
UNOC	Unión Nacional de Organizaciones Campesinas
VIPE	Vehículos Ilegales de Procedencia Extranjera

Resumen

Por las calles de diversos municipios en Sonora es común observar vehículos con placas no oficiales de alguna organización, en vez de portar placas oficiales del Estado. Estos vehículos son conocidos como autos “chocolates”, autos “chuecos”, vehículos de procedencia extranjera y, en el presente estudio se les denomina vehículos ilegales de procedencia extranjera (VIPE), por tratarse de unidades ilegales dentro del país.

El cúmulo de VIPE en distintos municipios de diversas entidades, ha generado que desde hace varios años surjan organizaciones o agrupaciones sociales que parecen dedicarse exclusivamente a defender y proteger a los propietarios de VIPE. Una de las características importante de este tipo de organizaciones, es el proceso de afiliación que realizan para integrar miembros a su agrupación; el cual consiste en la recepción de documentos del propietario y del vehículo, el pago de una cuota establecida por la organización y a cambio, se entrega una tarjeta de identificación y una placa no oficial con el nombre de la organización.

La segunda característica importante de las organizaciones afiliadoras, es que se muestran ante la sociedad como asociaciones civiles e inclusive algunas de ellas, aseguran contar con un registro de marca.

En efecto, los propietarios de VIPE que son miembros de alguna organización, colocan las placas no oficiales en su vehículo y circulan por las calles sin ser detenidos por las autoridades, salvo que circulen por carretera federal o cometan alguna infracción. Ello ha provocado el descontento de la ciudadanía que posee un vehículo nacional, pues alegan la omisión del pago de impuestos por parte de los propietarios de VIPE y, por otro lado, las asociaciones automotrices mantienen una posición en contra de la legalización de VIPE, porque pueden perjudicar el mercado de vehículos nacionales.

Mientras tanto, los representantes de las organizaciones afiliadoras realizan actividades de gestión con autoridades para lograr una legalización de los VIPE, además consideran que los VIPE benefician a los afiliados para realizar sus actividades diarias y lo perciben como una necesidad de movilidad.

Para desarrollar el trabajo de investigación, el estudio se concentra en analizar a las organizaciones afiliadoras de VIPE para entender cómo logran permanecer en Sonora, puesto que se considera que lo hacen mediante la adopción de actividades que simulan a las realizadas por otras organizaciones similares a ellas o inclusive, a algunas prácticas del Estado, con ello logran reflejar que son racionales y legítimas.

Este mecanismo es identificado como *Isomorfismo Institucional* dentro de la teoría neoinstitucional de las organizaciones (Powell y DiMaggio, 2003; Scott, 2014; McFarland y Gómez, 2018), mismo que permite explicar cómo las organizaciones tienden a homogeneizar para lograr sobrevivir, dependiendo de la relación que tengan con el entorno social y cultural.

Es así que, la pregunta de investigación que orienta el trabajo desarrollado consiste en ¿cómo se ha desarrollado el proceso constitutivo de las organizaciones afiliadoras para lograr su legitimación y cómo se han establecido frente al Estado, a otras instituciones y a partidos políticos para permanecer en Sonora?

Por ende, la investigación comprende un estudio cualitativo y la metodología empleada consiste en la aplicación de entrevistas semiestructuradas en una muestra intencional de cuatro representantes de organizaciones afiliadoras, un oficial de tránsito, un integrante del sector automotriz, un servidor público dependiente de la Coordinación Ejecutiva de Verificación al Comercio Exterior (CEVCE), afiliados de organizaciones y ciudadanía que cuenta con un vehículo nacional o con una opinión respecto de los VIPE.

Aunado a ello, se obtuvo información de bibliografía relacionada con el tema, archivos hemerográficos, observación participante y no participante.

El análisis se realiza mediante tres marcos de análisis de instituciones que se retoman de Scott (2008) y se les denomina marco regulatorio, marco normativo y marco cognitivo-cultural. El primero de ellos, consta de los procesos regulatorios que establecen reglas para delimitar el actuar a través de la ley. Es decir, se realiza un análisis del marco legal que regula lo concerniente a circulación de vehículos, la importación de vehículos usados, la constitución de asociaciones civiles y el registro de marcas.

El segundo marco de análisis se denomina marco normativo, el cual indaga en los valores y normas establecidas dentro de una organización afiliadora, los cuales son utilizados para crear nuevas sedes, liderazgos, facultades y obligaciones, aunado de los requisitos y las técnicas que emplean para integrar y mantener a los afiliados. Por lo que, para conocer estos valores y normas contenido en una organización afiliadora, se realizaron entrevistas semiestructuradas a cuatro representantes de diversas organizaciones afiliadoras.

El tercer y último marco de análisis, denominado cognitivo-cultural, está dividido en tres partes, la primera parte se conforma por las creencias comunes que se tienen por sentido respecto de las organizaciones afiliadoras, la omisión del pago de impuestos, la intervención del gobierno y la legalización de VIPE; para ello se entrevistó a un oficial de tránsito, un integrante del sector automotriz, afiliados en organizaciones y ciudadanos con vehículos nacionales.

La segunda parte del marco cognitivo-cultural describe las opiniones de cada representante de organizaciones afiliadoras respecto de las creencias comunes descritas en la primera parte. En consecuencia, se describen las *lógicas compartidas de acción*, que corresponden a los medios de difusión y publicidad que realizan las organizaciones para

atraer afiliados, la difusión de asociación civil y los vínculos con políticos o partidos políticos.

La última parte de este marco, se compone de un análisis del isomorfismo institucional encontrado en las organizaciones afiliadoras que participaron en la investigación, el cual se compone de *Isomorfismo Coercitivo, Normativo y Mimético*. Estos mecanismos corresponden a la adopción de estructuras que simulan a las practicadas por otra organización; sin embargo, cada una se manifiesta de diversas maneras, dependiendo del marco institucional del que se trate.

Ahora bien, la hipótesis que se establece para el desarrollo de la investigación consiste en que la posibilidad de que las organizaciones afiliadoras permanezcan en el tiempo y se legitimen, se debe a que realizan funciones isomorfas al Estado y a otras organizaciones similares al otorgar un registro y “emplacamiento” vehicular.

Considerando lo anterior, los objetivos generales de la investigación están orientados a analizar el proceso constitutivo utilizado por las organizaciones afiliadoras para legitimarse en Sonora y la descripción de las estrategias que éstas utilizan para tener permanencia frente al Estado, a otras instituciones y a partidos políticos.

Los hallazgos más importantes de la investigación consisten en indicios de isomorfismo institucional entre las organizaciones afiliadoras, el cual se manifiesta conforme a los tres cambios institucionales isomorfos. Primeramente, el isomorfismo coercitivo se da en la adaptación de estructuras que tienen a ser similares entre sí, donde estas agrupaciones se adecuan a las disposiciones establecidas por el Estado, por lo que para poder establecerse necesitan configurarse como asociaciones civiles o marcas registradas, lo cual sucede entre las organizaciones afiliadoras.

Con ello, logran mostrar a la sociedad que son legítimas y les permite continuar ejerciendo sus labores; ello se corrobora con las afirmaciones hechas por los representantes de organizaciones afiliadoras, quienes expresaron ser asociaciones civiles debidamente registradas y constituidas, aunado de los resultados en bases de datos del Instituto Catastral y Registral del Estado de Sonora (ICRESON) y del Instituto Mexicano de la Propiedad Industrial (IMPI). Los resultados indican una organización afiliadora registrada como asociación civil, dos organizaciones inscritas como marcas registradas y una organización, sin registro de asociación civil o marca.

Por otra parte, las prácticas internas que tienen las organizaciones afiliadoras para integrar nuevos miembros, el establecimiento de módulos de atención en zonas estratégicas y la profesionalización en su estructura, demuestra indicios de isomorfismo normativo en las organizaciones afiliadoras estudiadas.

En tercer lugar, el punto más interesante de las organizaciones afiliadoras es la presencia de isomorfismo mimético, el cual consiste en la imitación de estructuras y acciones de una organización modelo. Dicho procedimiento ocurre al tener representantes que anteriormente estuvieron inmersos en una organización. Los resultados indican que los representantes de dichas organizaciones previo establecimiento de su organización, estuvieron relacionados con ONAPPFA y/o con organizaciones pioneras establecidas durante los inicios de esta problemática.

Para finalizar, la investigación describe el contexto que envuelve a las organizaciones afiliadoras y permite tener una mirada hacia el interior de ellas, puesto que hay muy poca información al respecto y la existente se concentra en los VIPE desde diferentes perspectivas. Se considera que el presente trabajo de investigación genera un aporte novedoso en este sentido.

Introducción

La presente investigación estudia a las organizaciones afiliadoras¹ durante el período del 2004 al 2019, las cuales se definen como una agrupación u organización social que realiza actividades de gestión en búsqueda de la legalización de VIPE y defiende a sus propietarios.

La principal característica de este tipo de organizaciones es la afiliación de personas o de propietarios de VIPE que realizan mediante el cobro de una cuota y, a cambio, la organización entrega una tarjeta de identificación y una placa no oficial para que sea colocada en el vehículo, la cual distingue a la persona como miembro activo dentro de la agrupación.

Es necesario mencionar las causas de esta problemática para realizar su análisis. Entre sus principales causas se encuentra la inmensa cantidad de VIPE en el estado de Sonora y en diversas entidades federativas del país. El Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública (CESOP) afirma que los VIPE comenzaron a ser utilizados en los años 80 por campesinos que necesitaban trabajar sus tierras (Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública, 2004), pero por tratarse de vehículos ilegales, fueron amonestados por autoridades y en ese momento, surgieron las organizaciones campesinas: Confederación Nacional Campesina (CNC), la Unión Campesina Democrática (UCD) y la Unión Nacional de Organizaciones Campesinas (UNOC), pioneras en la defensa y lucha por la legalización de VIPE (CESOP, 2004, p. 4; Martínez, 2012, p. 13).

Posteriormente, comienza un fenómeno donde los paisanos que trabajan en el extranjero regresan a México en un vehículo que dejan a sus familiares (Martínez, 2000);

¹ El término de organizaciones afiliadoras se retoma de la nota periodística publicada por Díaz (2012), la cual hace referencia a las organizaciones que afilian a propietarios de VIPE.

en consecuencia, la introducción de VIPE se incrementa y acumula en zonas fronterizas (Martínez, 2012), los cuales por tratarse de vehículos ilegales, continúan siendo detenidos por las autoridades.

Ante los actos que generan molestia a los propietarios de VIPE, se crean las organizaciones dedicadas a la lucha por la legalización, aunque ya sin estar enfocadas al sector del campo y comienzan a realizar la afiliación de propietarios. Entre las organizaciones afiliadoras más conocidas, está ONAPPFA, considerada pionera (Anónimo, comunicación personal, 24 de mayo de 2019), entre las organizaciones dedicadas a la afiliación de los VIPE. Otras causas de esta problemática son la cercanía con la frontera, los precios económicos de un VIPE en comparación de un vehículo mexicano y la necesidad de movilidad entre los ciudadanos.

El interés por realizar esta investigación surge a partir de la numerosa cantidad de organizaciones afiliadoras establecidas en Sonora y para conocer cómo es que logran mantenerse en el tiempo e inclusive, cómo funcionan en su interior.

Aunado a ello, existe un interés académico por conocer, describir y entender a las organizaciones afiliadoras, ya que, a partir de las primeras exploraciones en la bibliografía relacionada, se encontró muy poca información que describiera a las organizaciones afiliadoras que hoy funcionan entre la sociedad, por lo que se decidió que sería una aportación importante.

Las estrategias empleadas para llevar a cabo la investigación consistieron en una serie de entrevistas semiestructuradas a representantes de organizaciones afiliadoras, a un integrante del sector automotriz, a un servidor público, a un oficial de tránsito, a un agente de seguros, además de afiliados a organizaciones y ciudadanos con vehículos mexicanos y sin vehículo.

Para acercarse a los representantes de las organizaciones afiliadoras, se utilizó un informante clave y posteriormente, se utilizó la técnica de bola de nieve. Las demás personas fueron seleccionadas de manera intencional por sus características que se relacionaban de alguna forma con el problema de investigación. Debido a que no existe un registro de la cantidad de VIPE y se desconoce quiénes son sus propietarios, fue imposible realizar muestras probabilísticas o aleatorias, por lo que se eligieron muestras por conveniencia para conformar la metodología.

Durante la realización del trabajo de campo, hubo duda sobre si podrían concretarse las entrevistas con los representantes de las organizaciones afiliadoras, puesto que se trata de la parte fundamental de la investigación. Es así que, gracias a un informante clave se logró concretar el primer acercamiento que resultó exitoso; en consecuencia, las entrevistas restantes se consiguieron mediante la técnica de bola de nieve, las cuales de igual forma resultaron exitosas.

Las entrevistas a los actores relacionados se llevaron a cabo sin dificultad, salvo las entrevistas a los afiliados de organizaciones, quienes, por tratarse de un sector de la población sin registro, fue difícil conseguir personas que cumplieran las características necesarias para ser entrevistados. Por ende, mediante otro informante clave se pudieron concretar algunas entrevistas.

En suma, la investigación utiliza la teoría neoinstitucional de las organizaciones (Powell y DiMaggio, 2003; Scott, 2014; McFarland y Gómez, 2018), para entender cómo permanecen y se legitiman entre la sociedad, por lo que se describen las preguntas que dirigen el sentido del presente trabajo.

Pregunta general

¿Cómo se ha desarrollado el proceso constitutivo de las organizaciones afiliadoras para lograr su legitimación y cómo se han establecido frente al Estado, a otras instituciones y a partidos políticos para permanecer en Sonora?

Preguntas desagregadas

- ¿Cuáles son las características del proceso que sigue una organización afiliadora para constituirse en Sonora?
- ¿Cómo es el marco regulatorio que facilita la creación de una organización afiliadora?
- ¿A través de qué mecanismos las organizaciones afiliadoras logran legitimarse?
- ¿Cómo es la relación del intercambio de favores, servicios, apoyos o votos entre organizaciones afiliadoras y funcionarios, gobernantes, dirigentes y propietarios de vehículos?

Ahora bien, los objetivos desarrollados durante la investigación son los siguientes:

Objetivos generales

- Analizar el proceso constitutivo utilizado por las organizaciones afiliadoras para legitimarse en Sonora.
- Describir las estrategias utilizadas por las organizaciones afiliadoras para tener permanencia frente al Estado, a otras instituciones y a partidos políticos.

Objetivos particulares

- Determinar las características del proceso que sigue una organización afiliadora para constituirse en Sonora.
- Analizar el marco regulatorio que permite la creación de una organización afiliadora.
- Determinar las estrategias de permanencia que utilizan las organizaciones afiliadoras.
- Describir los mecanismos de legitimación que utilizan las organizaciones afiliadoras.
- Establecer la existencia de un intercambio de favores, servicios, apoyos o votos entre organizaciones afiliadoras y funcionarios, gobernantes, dirigentes y propietarios de vehículos.

Aunado a ello, para el desarrollo de la investigación se establecen hipótesis que son contrastadas con la información recabada durante la investigación.

Hipótesis principal

Las organizaciones afiliadoras permanecen en el tiempo y se legitiman porque realizan funciones isomorfas al Estado y a otras organizaciones similares, al otorgar un registro y “emplacamiento” vehicular.

Hipótesis secundarias

- Las organizaciones afiliadoras conforman una asociación civil para difundir que no tienen fines de lucro.
- El marco regulatorio concerniente a la constitución de asociaciones civiles es laxo, lo cual permite que organizaciones afiliadoras se acojan en él.
- Las organizaciones afiliadoras adoptan estructuras con signos de profesionalización, lo cual genera que demuestren características similares entre ellas.
- Las organizaciones afiliadoras aplican actividades o prácticas que anteriormente fueron utilizadas por una organización modelo.

Para finalizar, la investigación se encuentra distribuida en once capítulos y cuatro anexos, los cuales conforman la estructura del trabajo de investigación. En el primer capítulo se describen los antecedentes del problema de investigación, detallando las características y denominación de las organizaciones afiliadoras encontradas en Sonora, se señalan aspectos que explican el origen de los VIPE hasta las formas de representación que se observan en la actualidad, para concluir con el enunciado del problema de investigación.

El segundo capítulo detalla el estado del arte conformado en diversas publicaciones y trabajos académicos, entre ellos se aprecia la poca información académica producida respecto de organizaciones afiliadoras, lo cual conforma una decisión importante para la orientación de la presente investigación.

En el tercer capítulo se explican los aspectos teóricos que se utilizan para realizar la investigación; entre ellos se destaca la teoría neoinstitucional de las organizaciones para exponer la homogeneidad entre las organizaciones afiliadoras y comprobar posibles

indicios de isomorfismo institucional, además se incluye una matriz para el análisis de instituciones, que servirá de base para la estructura del trabajo de investigación.

En consecuencia, el cuarto capítulo explica la metodología utilizada y las técnicas de investigación necesarias para recabar la información que cumpla con los objetivos y responder las preguntas de la investigación. Además, describe el trabajo de campo que se realizó durante la investigación e incluye una matriz de análisis metodológica desarrollada con las variables utilizadas y la descripción de los tres marcos que analizan a las organizaciones afiliadoras.

El primer marco de análisis regulatorio es descrito en el capítulo quinto y está compuesto por información de ordenamientos legales que regulan la circulación de vehículos, la importación de vehículos de procedencia extranjera y la constitución de asociaciones civiles y marcas registradas. Con ello, se realiza un análisis que describe la situación jurídica de los VIPE y las organizaciones afiliadoras, los cuales se adaptan al ámbito legal establecido para permanecer y tener legitimidad.

Después, el capítulo sexto describe las particularidades encontradas en el marco normativo referente a los procesos internos de las cuatro organizaciones afiliadoras, donde se analizan los antecedentes, los métodos de apertura, los requisitos para ser afiliado, las facultades y obligaciones del líder y de los afiliados, las técnicas utilizadas por las organizaciones para integrar afiliados y la descripción de las placas no oficiales y registro vehicular, de cada caso por separado.

Por otra parte, el marco cognitivo-cultural descrito en el capítulo séptimo, es la primera parte del marco que analiza las creencias comunes de un servidor público, un integrante del sector automotriz, un oficial de tránsito, los afiliados de organizaciones y la ciudadanía. También describe aspectos que rodean al problema de investigación, tales

como: la percepción acerca de las funciones que realiza una organización afiliadora, la omisión del pago de impuestos por propietarios de VIPE, la intervención del gobierno y la legalización de VIPE.

La segunda parte del marco cognitivo-cultural es descrita en el capítulo octavo, donde se describen la opinión de los representantes de organizaciones afiliadoras respecto de las funciones que realizan como organización, la omisión del pago de impuestos, la intervención del gobierno, legalización de VIPE. Aunado a ello, se describen las lógicas compartidas de acción entre las organizaciones afiliadoras respecto de publicidad, medios de difusión, divulgación de ser asociación civil o marca registrada y vínculos con partidos políticos o políticos.

El capítulo noveno describe los mecanismos de isomorfismo institucional replicado por las organizaciones afiliadoras, para lograr éxito y legitimidad entre la sociedad. Con ello logran permanecer mediante la adopción de estructuras que imitan a otras organizaciones o al Estado.

El capítulo décimo está conformado por una discusión y análisis de los resultados obtenidos en los tres marcos para el análisis de las instituciones, lo cual se une la diversa información detallada en los capítulos 5 a 9, para conformar las conclusiones finales.

Para finalizar, el capítulo décimo primero consiste en la descripción de las conclusiones del trabajo de investigación, acompañado de los resultados obtenidos acorde a los objetivos y preguntas planteadas en esta sección. Por lo que, para acompañar las consideraciones finales que describen hallazgos de isomorfismo institucional en las organizaciones afiliadoras, se agregan cuatro anexos que brindan información para entender la situación de VIPE en una ciudad fronteriza y la situación de los seguros de daños a terceros en VIPE.

Capítulo 1. Antecedentes

Los VIPE son conocidos de manera coloquial como autos “chocolate” por derivar de la palabra “chueco”, la cual se utiliza como referencia de ilegal (Martínez, 2000, p. 11). En un principio, dada la compleja situación del campo, varios campesinos de escasos recursos recurrieron a unidades extranjeras en situación irregular por ser accesibles económicamente (CESOP 2004, p. 2). Asimismo, Martínez (2000) los identifica como aquellos vehículos traídos a México desde Estados Unidos de América por paisanos que trabajan en ese país y que dejan el vehículo a sus familiares cuando vienen de visita, con ello logran conformar un patrimonio y son preferidos por ser de adquisición fácil y de bajo precio (p. 11).

Como ejemplo de la diferencia en el costo de un vehículo, en el año 2000 una camioneta seminueva para uso rural costaba alrededor de 60 mil pesos mientras que una unidad similar podía adquirirse por unos 10 mil pesos en Estados Unidos de América (aproximadamente mil dólares en tipo de cambio de ese año) (Martínez, 2000, p. 12).

De esta manera, poco a poco las zonas fronterizas y las entidades con mayor migración a Estados Unidos de América comenzaron a tener una mayor concentración de VIPE (CESOP, 2004, p. 3). Con ello, los campesinos propietarios de VIPE se vieron afectados por decomisos de las autoridades federales debido a que los vehículos eran ilegales en el país. Esto provocó que las organizaciones CNC, UCD y UNOC, emprendieran la defensa de miles de propietarios de VIPE, mediante actividades de gestión y medidas de presión para proteger sus intereses (CESOP, 2004, p. 4; Martínez, 2012, p. 13).

Las organizaciones campesinas lograron influir en asuntos del gobierno para obtener programas que regularan la situación legal de los VIPE, luego de que los primeros intentos remontan desde la década de los cincuenta (Frías, 2006, p. 59); posteriormente se

publicaron más decretos, leyes y programas de regularización, que en un principio beneficiaron a residentes de zonas fronterizas y campesinos dedicados a actividades agropecuarias o forestales, es así que durante el período de 1978 a 2011 hubo 34 medidas de ese tipo (Martínez, 2012, p. 4).

Los programas de regularización instaurados lograron regularizar grandes cantidades de VIPE; por ejemplo, la Ley y Reglamento para la inscripción de vehículos de procedencia extranjera expedida el 12 de marzo de 2001, se implementó por la demanda de grupos sociales, tales como la CNC, la UCD y la UNOC (CESOP, 2004, p. 3; Martínez, 2000, p. 11), las cuales buscaban evitar afectaciones en su patrimonio, así como para procurar la transparencia y legalidad en la posesión de estos automóviles, logrando regularizar 1,700,000 unidades (Martínez, 2012, p. 24-25).

Más tarde, el 22 de agosto de 2005, se publicó el Decreto por el que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos automotores usados, que ayudó a regularizar aquellos VIPE, cuyo año-modelo fuera entre diez y quince años anteriores al año de la importación, esto para ordenar el mercado de automóviles usados y ayudar a personas de escasa capacidad económica para que pudieran adquirir una unidad, luego de eliminarse algunas restricciones no arancelarias y reducirse la protección arancelaria en la importación de vehículos usados (Martínez, 2012, p. 25).

Como resultado, se vieron beneficiadas las familias mexicanas en la obtención de un vehículo para usarse como instrumento de trabajo o bien familiar; sin embargo, hubo un aumento de VIPE en México, lo cual trajo consigo problemáticas de contaminación ambiental, la falta de refacciones para el vehículo y un daño a la industria automotriz por la preferencia de unidades económicas en vez de adquirir un auto mexicano (Martínez, 2012, p. 5).

Se debe agregar que de las asociaciones automotrices, la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, A.C. (AMIA) y la Asociación Mexicana de Distribuidores de Automotores, A.C. (AMDA), están en contra de cualquier ley, decreto o programa que regularice la situación legal de VIPE; por ello, ejercen presión al Poder Ejecutivo y al Poder Legislativo para evitar la publicación de disposiciones que faciliten la introducción y circulación de VIPE al país. Es así que, sus posicionamientos en contra argumentan que los VIPE son una violación del estado de derecho al pretender legalizar lo ilegal (Correa, Jáquez, y Ortega, 1999) además, las regularizaciones obedecen a fines electorales (Martínez, 2000) y finalmente, traen consigo consecuencias negativas para la ecología, la industria automotriz nacional, la economía y el empleo (Olmos, 2005).

Por otra parte, en los dos últimos decretos publicados, el primero del año 2008 y el segundo de ellos en 2011², establecieron un esquema de importación definitiva para VIPE con características específicas de modelo, año y documentación; a este último decreto le extendieron su vigencia para que durara hasta el 31 de diciembre de 2019, mismo que funciona de manera paralela al Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), el cual prevé una desgravación progresiva de aranceles a bienes originarios de los países firmantes, donde México a partir de 2009 y hasta 2019, no podrá adoptar ni mantener una prohibición o restricción a la importación de vehículos originarios usados provenientes de Canadá o Estados Unidos de América.

Sin embargo, la mayoría de las condicionantes y requisitos para importar un vehículo, son inaccesibles para los propietarios de VIPE, dado que algunos de ellos no poseen el título de propiedad a su nombre, el certificado de origen emitido por el país de

² Decreto por el que se regula la importación definitiva de vehículos usados, 01 de julio de 2011 y su prórroga publicada en el Diario Oficial de la Federación, el 29 de marzo de 2019.

procedencia o debido a los altos porcentajes de impuestos a pagar; así que, ante las dificultades que comenzaron a tener los propietarios de VIPE, diversas organizaciones continúan ejerciendo presión política para lograr acuerdos con autoridades y que sus afiliados circulen libremente (Frías, 2006, p. 63).

Para ilustrar lo anterior, en un inicio la CNC y UCD comenzaron a defender a quienes poseían VIPE, luego en 1993 se creó la Organización Nacional de Protección Al Patrimonio Familiar, A.C. (ONAPPAFA), por el Profesor José Guadalupe Barrios Núñez, fundador de dicha organización (Rodríguez, 2009), que afilia a propietarios de VIPE para defender su patrimonio y es la primera organización no partidista, lo cual se considera impulsó la creación de diversas organizaciones afiliadoras independientes entre sí, que realizan actividades similares de afiliación y defensa de VIPE, pero con distinta denominación y en diversa localización geográfica.

Algo semejante ocurre en Sonora, donde circulan VIPE con placas no oficiales de diversas organizaciones afiliadoras, tales como las que se muestran en la siguiente tabla:

Tabla 1.1 Organizaciones afiliadoras en Sonora

Nombre	Acrónimo	Estado o Municipio donde se encuentran
Agrupación, A.C.	SONORA-FEA	Hermosillo y Nogales
EYM Alianza Unida A.C.	ALIANZA UNIDA, A.C.	San Luis Río Colorado, Hermosillo, Caborca, Guaymas, Nogales, Agua Prieta, Ciudad Obregón, Santana y Ures

Asociación Mexicana López Obradorista Protectora del Patrimonio Familiar, A.C.	AMLOPAFA	Hermosillo
Asociación de la Protección de la Economía Familiar del Estado de Sonora, A.C.	ASO-PEFES, A.C.	Hermosillo
Comité Nacional Pro-Defensa de la Economía Familiar, A.C.	C.O.N.D.E.F.A. MBV	Santa Ana, Nogales, Ciudad Obregón, Caborca, Cananea, Mexicali.
CONDEFA Nacional Independiente, A.C.	CONDEFA Nacional Independiente, A.C. JCAV	San Luis Río Colorado, Puerto Peñasco, Caborca, Santa Ana, Altar, Nogales, Agua Prieta, Hermosillo, Ciudad Obregón, Navojoa, Huatabampo y Mexicali.
Consejo Nacional de Protección a las Familias Mexicanas, A.C.	CONAPAFAM, A.C.	Guaymas y Empalme.
Frente Estatal de Organizaciones del Sector Social	FEOSS	Mexicali, Tijuana, Ensenada, Cabo San Lucas, La Paz, Ciudad de México, Guasave y Los Mochis.
Organización Nacional de Protección Al Patrimonio Familiar, A.C.	ONAPPAFA	Chihuahua, Durango y con sedes en diversos estados
Organización de Protección a los Mexicanos, A.C.	ANAPROMEX	Baja California, Baja California Sur, Sonora, Chihuahua, Jalisco, Toluca y Estado de México.
Organización de la Defensa del Patrimonio Familiar, A.C.	ODEPAFA, A.C.	Hermosillo y Nogales
Sirviendo a la Protección y Patrimonio Familiar, A.C.	SIPPAFA, A.C.	Cajeme, Ciudad Obregón, Hermosillo y Guaymas
Unión Campesina Democrática	UCD	Hermosillo y Nogales
Unión de Prestadores de Servicios Profesionales y Técnicos, A.C.	UPESAC, A.C.	Hermosillo

Fuente: Elaboración propia a partir de la información publicada en redes sociales de cada una de las organizaciones afiliadoras.

Se considera que las organizaciones afiliadoras representan una nueva modalidad en comparación a las organizaciones campesinas, que eran organizaciones corporativistas del Partido Revolucionario Institucional (PRI) y Partido de la Revolución Democrática (PRD); las cuales se iniciaron en la lucha y defensa de los propietarios de VIPE, ya que estas últimas organizaciones se enfocaron a ayudar al sector del campo y la agricultura. Por lo que, a diferencia de las organizaciones afiliadoras, éstas se conocen por dedicarse a asociar a propietarios de VIPE mediante un pago único o el pago de cuotas con la promesa de luchar por la regularización de sus unidades y la defensa del patrimonio familiar.

La manera en que funcionan las organizaciones afiliadoras consiste en la conformación de una asociación civil o agrupación, cuya representación la tiene un líder o presidente, quien representa a sus afiliados ante las autoridades, las instituciones y los gobernantes, asimismo realizan actividades de gestión para lograr la legalización de los VIPE.

Aunado a ello, la organización realiza la afiliación de propietarios de vehículos de procedencia extranjera mediante el cobro de un pago único o pago de cuotas; se solicitan documentos que identifiquen al propietario o poseedor del vehículo; además es necesaria la documentación del VIPE. Una vez realizada la afiliación, se le otorga una placa no oficial y una tarjeta de identificación que lo señalan como miembro activo dentro de la organización; dicha actividad de proporcionar una placa simula las actividades de emplacamiento vehicular para las que solamente el gobierno está facultado.

Las personas que se asocian a dichas organizaciones afiliadoras, son personas que adquieren el vehículo por su precio accesible o por la necesidad de trasladarse dentro de la ciudad, ya sea para ir al trabajo, ejercer su trabajo en dicho vehículo, o bien, llevar a sus familiares a la escuela.

Simultáneamente, las organizaciones afiliadoras se pueden encontrar en diversos puntos de la ciudad de Hermosillo, Sonora; algunas de ellas tienen presencia en otros municipios del estado de Sonora y en otros estados del país. Es posible identificar sus módulos de atención u oficinas, ya que suelen tener carteles o lonas que anuncian que ahí se realiza el proceso de afiliación. Asimismo, se les puede encontrar en lotes de venta de vehículos e inclusive, en páginas de Internet, en redes sociales, tales como páginas o grupos en Facebook.

Las páginas web o redes sociales de dichas organizaciones contienen información sobre las actividades de gestión que realizan sus representantes, publican anuncios para sus afiliados, informan los requisitos necesarios para afiliarse, interactúan con las personas que comentan sus publicaciones y publican fotos de las placas no oficiales, del líder o presidente en reuniones o lugares que visitan.

Por otra parte, es necesario agregar que la placa que otorga la organización afiliadora es de un material ligero, no metálico, que se coloca en el lugar destinado para las placas en el vehículo, el cual no reemplaza ni constituye una placa oficial emitida por la autoridad correspondiente.

Es importante especificar que algunos VIPE se encuentran en el país debido a que no fueron importados de manera definitiva, temporal o a la franja fronteriza; algunas veces se importa de manera temporal pero no es retornado a su país de origen y transcurren los 180 días del permiso; o bien, no es posible importarlo bajo ningún régimen aduanero debido a sus características, por lo que el vehículo está de manera ilegal dentro del país.

Por esta razón, las organizaciones afiliadoras realizan sus actividades de afiliación y ofrecen sus servicios a quien tengan un VIPE, ya que a través de ellas y de sus actividades de gestión o medidas de presión al gobierno, han logrado de alguna manera que los

propietarios de vehículos afiliados a su organización puedan circular tranquilamente por la ciudad.

Considerando lo anterior, es evidente que de alguna manera las organizaciones afiliadoras consiguen que sus afiliados realicen sus actividades cotidianas y se desplacen en un medio de transporte.

Habría que decir también que la placa no oficial y/o la afiliación adquirida para el VIPE no representa que el vehículo está legal dentro del país, luego de que esta placa y la afiliación que realiza cualquier organización afiliadora no son ningún permiso, amparo o documento que valide, compruebe o constituya, la legal estancia del vehículo en el país. Al contrario, se considera que es una identificación de un vehículo ilegal de procedencia extranjera que se encuentra afiliado a la organización que indique la placa.

Dicho de otra manera, los VIPE circulan por las calles de la entidad sin placas oficiales, debido a la inexistencia de un registro adecuado por parte del gobierno (CESOP, 2004, p. 2) y se desconoce la cantidad exacta de VIPE que se encuentran actualmente en México.

Se considera que este fenómeno de las organizaciones afiliadoras en Sonora se debe a factores como: la ubicación geográfica cerca de la frontera con Estados Unidos de América, la vigencia desde 1995 del programa “Sólo Sonora”,³ la presencia de la unidad

³ Acuerdo que celebran el Gobierno Federal, por conducto de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y el gobierno del Estado de Sonora, 01 de agosto de 1995 y, Convenio que celebran el Gobierno Federal, por conducto de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, y el Gobierno del Estado libre y soberano de Sonora, para la internación e importación temporal de vehículos al Estado de Sonora, 11 de noviembre de 2005.

administrativa CEVCE desde 2004 y el decreto⁴ de regularización masiva promulgado en el año 2005, que genera un incremento en la circulación de VIPE.

A través de las organizaciones afiliadoras, los VIPE se acumulan y producen: el envejecimiento del parque vehicular en un promedio de 16.5 años (Martínez, 2012, p. 9); el incremento en emisiones contaminantes que provocan el efecto invernadero (Lacayo & Juárez, 2006); la omisión del pago de impuestos (Meneses, 2005); la falta de portación de placas oficiales; la inexistencia de un registro de los propietarios; la falta de documentación necesaria para acreditar la legal estancia del VIPE en el país (Olivares, 2010); además, todo ello crea inconformidad de la industria automotriz, corrupción en aduanas y protestas de organizaciones afiliadoras (Martínez, 2000).

1.1 Enunciado del problema

Por lo tanto, el problema de esta investigación está ubicado en las organizaciones afiliadoras en Sonora que intentan legitimar la circulación de los vehículos ilegales de procedencia extranjera mediante actividades “racionales y legítimas” que simulan a las provistas por el gobierno y por otras organizaciones semejantes (registro y emplacamiento vehicular), lo cual incrementa las preferencias de los ciudadanos por este tipo de autos; sin embargo, los VIPE no contribuyen al pago de impuestos, incrementan la inseguridad y el riesgo en accidentes por su carencia de documentación, incumplen en la portación de placas oficiales, se desconocen los datos de identificación del propietario e inclusive contaminan al medio ambiente.

⁴ Decreto por el que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos automotores usados, 22 de agosto de 2005.

Capítulo 2. Estado del arte

Por lo que se refiere a las investigaciones o trabajos realizados sobre el tema, no existen trabajos académicos publicados en un plano local que traten el fenómeno de las organizaciones afiliadoras, sino que los medios de comunicación abordan el tema circunstancialmente cuando se posiciona en la agenda.

Se debe agregar que en un plano nacional, Martínez (2000) mediante un trabajo periodístico afirma “la situación irregular de estos vehículos ha sido aprovechada por organizaciones campesinas -ligadas principalmente al PRI y en menor medida al PRD- para ganar militancia, la cual se traduce en fuentes de ingreso y votos potenciales en épocas de comicios” (p. 11), lo cual refleja posibles indicios de clientelismo.

También, CESOP (2004) realiza un análisis descriptivo con datos de las estimaciones proporcionadas por Martínez (2000) y explica que la concentración e incremento de VIPE provocó que organizaciones campesinas comenzaran a proteger los intereses de miles de propietarios mediante presiones al gobierno.

Otro punto que Frías (2006) explica con un trabajo de investigación académica es a partir de la teoría de arenas de poder y la teoría de actores, agenda y veto, donde analiza cómo las organizaciones ejercen presión para posicionar el tema en la agenda política, lo cual ocasiona que los partidos políticos durante procesos electorales prometan regularizar vehículos.

Asimismo, Rodríguez (2009) entrevista al fundador de la organización afiliadora ONAPPFA, quién afirma que su organización tiene presencia en algunas partes de la república, explica cómo inició su lucha y expresa que hay entidades federativas con organizaciones deshonestas.

Hay que mencionar que Martínez (2012) mediante un análisis descriptivo y con estimaciones proporcionadas por los trabajos de Martínez (2000) y CESOP (2004), describe que la CNC, la UCD y la UNOC presionaron al gobierno para proteger los intereses de los propietarios de vehículos extranjeros.

Todavía cabe señalar que en un plano internacional, Pelletiere y Reinert (2002) crean un análisis econométrico sobre la protección de vehículos usados en Latinoamérica y añaden que los políticos mexicanos tienen una larga historia de “regularización” de vehículos usados de contrabando antes de una elección, esto debido a que en 1999 el gobierno mexicano tuvo un conflicto con la UCD, lo cual derivó en protestas para obtener la regularización al tener el gobierno una posición de no regularizar. Esto se convirtió en un punto de debate en la administración de Vicente Fox (2000-2006), quien tenía una postura de oposición junto con la industria automotriz; sin embargo, la legislatura dominante en la oposición aprobó un proyecto de ley que permitió la regularización.

Finalmente, la mayoría de los trabajos académicos publicados se enfocan en estudiar el fenómeno de los VIPE desde un punto de vista jurídico (López, 2000; Meneses, 2005; Olmedo, 1992; Olivares, 2010), económico (Fuse, Kosaka, y Kashima, 2009), ambiental (Lacayo y Juárez, 2006), político (Frías, 2006) y, descriptivo (Olivares, 2010; Martínez, 2000; Martínez, 2012). La contribución de este trabajo a este cuerpo de literatura es: un análisis de las organizaciones afiliadoras a partir de características internas y externas que muestran indicios de isomorfismo institucional, lo cual les permite tener legitimidad y permanencia para laborar entre la sociedad.

Capítulo 3. Aspectos teóricos para el acercamiento del problema

3.1 La imparcialidad en la calidad de gobierno

La imparcialidad en la calidad de gobierno es un concepto analizado por Rothstein y Teorell (2005) para la implementación de leyes y políticas, donde los gobiernos no deben tomar en consideración nada sobre el ciudadano que no esté previamente estipulado en la política pública o en la ley. Más bien, sería un actuar sin tener en consideración alguna relación o preferencias especiales y tratar a las personas por igual, sin importar sus relaciones personales o gustos.

Aunado a ello, Cejudo y Zabaleta (2009) explican que la imparcialidad como principio normativo permite evaluar la calidad de un gobierno desde la equidad del procedimiento utilizado en situaciones diferentes, mientras esté sustentado en alguna norma y no desde el contenido específico de cierta política pública, el cual distingue entre ciudadanos

Así pues, los programas de regularizaciones de vehículos implementados son muestra de cómo distintos grupos de presión han logrado transgredir el orden jurídico vigente, desbordando y debilitando las instituciones que rigen nuestra conducta como individuos en sociedad (Frías, 2006, p. 94); además, la omisión del pago de impuestos que se produce por poseer un VIPE, es un síntoma de baja calidad de gobierno que afecta el correcto ejercicio del poder (Meneses, 2005).

Ello demuestra que no se acata a la autoridad ni a la legitimidad de la ley proporcionada por el estado (Moreno, 2012), provocando que los principios de imparcialidad no sean respetados y afecten la calidad del gobierno (Rothstein & Teorell, 2005).

3.2 Clientelismo

Otro punto es la teoría del clientelismo, el cual, según Audelo (2004), se define como:

Aquellas relaciones informales de intercambio recíproco y mutuamente benéfico de favores entre dos sujetos, basadas en una amistad instrumental, desigualdad, diferencia de poder y control de recursos, en las que existe un patrón y un cliente; el patrón proporciona bienes materiales, protección y acceso a recursos diversos y el cliente ofrece a cambio servicios personales, lealtad, apoyo político o votos (p. 127).

Aunado a ello, Cobilt (2015) considera que existen dos maneras de iniciar una relación clientelar, en una el ciudadano busca a los líderes que tienen una organización o asociación social y en la otra, los intermediarios buscan a los ciudadanos. Independientemente de la forma en que se inicie la relación clientelar, se considera que la existencia de clientelismo vinculado con las organizaciones afiliadoras, tuvo presencia en menor y en mayor medida durante varias épocas donde fue utilizado para conseguir que los VIPE pudieran circular tranquilamente por las calles.

Para ello, Frías (2006) afirma que las organizaciones campesinas estuvieron vinculadas con partidos políticos -con legisladores o como clientela electoral del partido- para impulsar sus demandas (p. 83). Además, añade que durante los períodos previos a un proceso electoral e incluso semanas antes de que se lleve a cabo, son los momentos de mayor interés respecto de los VIPE (p. 90).

Un ejemplo reciente fue la reunión que tuvieron varios líderes de diferentes organizaciones con la Senadora del PRI Sylvana Beltrones Sánchez, para trabajar en una iniciativa para regularizar los vehículos extranjeros (De los Reyes, 2018).

3.3 Teoría de los grupos

La teoría de los grupos de Olson (1992) sostiene que un grupo puede actuar para favorecer sus metas comunes. Ante ello, la conformación del tamaño de un grupo puede determinar si alguno de sus integrantes actuará por interés propio y egoísta; sin embargo, la teoría establece que, ante la existencia de coacción, de un grupo pequeño o de un mecanismo que haga a las personas actuar por interés propio, las personas racionales y egoístas no actúan de manera voluntaria para satisfacer una meta común (p. 12).

Es por ello que la teoría de grupos brinda herramientas que pueden orientar el entendimiento de las acciones de una organización afiliadora, ya que por tratarse de un grupo con varios intereses que persiguen en común, se sabe que es necesaria la obtención de algún incentivo individual para obligar a que actúen para favorecer estas metas (Olson, 1992).

En definitiva, este enfoque de ideas puede utilizarse para complementar y entender el comportamiento de las organizaciones afiliadoras que se estudian, no obstante, no es una teoría base para esta investigación.

3.4 Teorías organizacionales

3.4.1 Teoría de la dependencia de recursos

Esta teoría observa a las organizaciones en términos de su dependencia con otras entidades del entorno, para obtener recursos de diversa índole. Es decir, se basa en las formas y las relaciones de intercambio creadas entre organizaciones para tener autonomía y control (McFarland y Gómez, 2016, p. 114).

De manera simultánea, McFarland y Gómez (2016) describen que los representantes de organizaciones con recursos de las que otras son dependientes, activamente buscan maneras de convertir a otras entidades dependientes de ellas, pero ello no sucede viceversa. A través de esta teoría se aprecia una visión egocéntrica de una organización que intenta adquirir el mejor intercambio de relaciones, en un entorno con muchas posibilidades de asociarse (p. 115).

Es decir, la teoría de la dependencia de recursos describe cómo la organización (como actor unitario) se modifica para entablar una especie de puente o vínculo con otras organizaciones en el entorno o contexto, con el objetivo de lograr efectividad en la permanencia; puesto que, si no se logra manejar y coordinar bien estos recursos, pueden ocasionarse condiciones de incertidumbre en la permanencia de la organización (McFarland y Gómez, 2016).

Aunado a ello, McFarland y Gómez (2016) (citando a Pfeffer y Salancik 2003), explican que existe un determinismo en el entorno que puede explicarse a partir de la observación del comportamiento, las restricciones externas y los controles de una organización. Por lo que, el objetivo de estas organizaciones es crear relaciones de dependencia que aseguren la obtención de recursos necesarios para permanecer.

3.4.2 Teoría ecológica

La teoría ecológica permite entender el cambio organizacional como resultado de las fuerzas del entorno que actúan en las poblaciones de organizaciones, donde existen diversas condiciones sociales, económicas y políticas que pueden afectar la abundancia y diversidad de las mismas.

Por población de organizaciones, se entiende la composición de un conjunto y cierta clase de organizaciones que enfrentan vulnerabilidades, comparten una misma forma interna y están limitadas a un sistema común, ya sea geográfico, político o económico.

A su vez, esta teoría divide el entorno en dos tipos de espacios de recursos donde varias poblaciones pueden permanecer. La primera de ellas se denomina nicho fundamental, el cual es una región en un espacio determinado donde la organización puede subsistir en ausencia de competencia. Por otra parte, el segundo tipo se denomina nicho realizado, donde la organización puede mantenerse por sí misma dada la presencia de los competidores.

En otras palabras, Pfeffer (1992) (citando a Hannan y Freeman, 1977) agrega que esta teoría establece los cambios en los conjuntos de organizaciones son a causa de los procesos de selección que inciden en ellas. Por ende, la importancia de su preferencia se debe por la existencia de restricciones tanto internas como externas que generan la adaptación de la organización.

3.4.3 Teoría contingente

En relación con la teoría contingente, McFarland y Gómez (2016) describen que una organización necesita defender y proteger su núcleo técnico de cualquier clase de disturbios internos o externos que puedan interrumpir su funcionamiento.

Por otra parte Pfeffer (1992) afirma que desde la teoría de la contingencia, se busca una orientación hacia la eficiencia por parte de quienes administran una organización, quienes actúan tendiendo a generar congruencia entre los diseños organizacionales y los factores del entorno que puedan afectar las características apropiadas o no de esos diseños.

En definitiva, esta teoría observa cambios dentro de la organización causados por presiones externas, ante lo cual debe proteger su estructura interna para evitar una afectación en el funcionamiento.

3.4.4 Deliberación

A continuación, se especifican detalles de la elección del marco teórico pertinente para la investigación, además se destaca qué teorías no serán utilizadas y porqué. Primeramente, la teoría de la dependencia de recursos establece que las organizaciones necesitan el apoyo del entorno por no ser autosuficientes para generar los recursos y servicios que necesitan, por tal motivo crean coaliciones de intercambios y transacciones con otras organizaciones a fin de garantizar la supervivencia (Zapata y Rueda, 2018).

Es así que esta teoría de la dependencia de recursos está orientada a aquellas organizaciones que necesitan crear acuerdos que les permitan sobrevivir, con ello adquieren poder y control (Zapata y Rueda, 2018). Como ejemplo de la aplicación de la teoría de la dependencia de recursos, Mercado, García y Jiménez (2016) analizan la sustentabilidad organizacional a partir de dicha teoría y determinan que las organizaciones deben cultivar la fuente de sus recursos para generar capacidades que les permitan aprovechar el contexto. Por tal razón, deben trabajar más para obtener diversos recursos que gestionan su dependencia.

Las observaciones realizadas a las organizaciones afiliadoras estudiadas no indican vínculos con otras organizaciones para adquirir recursos, sino que estas organizaciones demuestran ser independientes entre sí, puesto que cada una realiza actividades de afiliación de personas, lo cual se considera su fuente de recursos.

En consecuencia, la teoría de la dependencia de recursos no será utilizada para analizar el objeto de estudio por indicar que las organizaciones necesitan crear relaciones de dependencia para adquirir recursos, mismo que no ocurre entre las organizaciones afiliadoras por la diversidad de organizaciones en su tipo que existen actualmente, de las cuales desde el exterior se observa una independencia entre sí.

Por otra parte, la teoría ecológica de las organizaciones estudia el crecimiento de la población de organizaciones para determinar su densidad, con ello se determina cómo ocurren los cambios en las organizaciones, puesto que existen dos factores importantes que explican esta concentración: la legitimación social y la competencia (Carroll y Hannan, 2003). Como ejemplo, sugieren el entendimiento de la historia poblacional para determinar la densidad y dependencia que crea legitimación y competencia en las organizaciones (Carroll y Hannan, 2003).

Como puede observarse, esta teoría es útil para conocer los antecedentes y el desarrollo de una organización, los cuales reflejan una concentración en un conjunto de organizaciones. Sin embargo, para el análisis del trabajo de investigación es necesario la utilización de una teoría que permita entender cómo sobreviven y se legitiman las organizaciones, sin importar la densidad que pueda presentar cierto sector.

En ese sentido, la teoría ecológica (Pfeffer y Salancik, 2003) cuestiona por qué existe una diversidad de tipos en las organizaciones, mientras que la teoría neoinstitucional (Powell y DiMaggio, 2003; Scott, 2008; McFarland y Gómez, 2018), cuestiona por qué existen organizaciones que se parecen entre sí.

Puesto que se busca conocer la estructura de las organizaciones afiliadoras, la teoría ecológica no brinda las herramientas necesarias para dicho análisis. Es por ello que se

descarta esta teoría para estudiar a las organizaciones afiliadoras, ya que estas muestran similitud entre ellas y no diversidad.

Finalmente, la teoría contingente permite entender la gestión y configuración de las estructuras de las organizaciones dependiendo del entorno donde se desenvuelven (Escobar y Lobo, 2001). Ello ha sido utilizado para estudiar los fenómenos de empresas relacionadas con el diseño y el empleo de un sistema de control en las organizaciones (Escobar y Lobo, 2001), lo cual genera que se tomen decisiones que protejan de posibles afectaciones en la organización.

Es así que, por ser una teoría que analiza a las organizaciones desde la gestión relacionada con su entorno, se considera que su utilización no permite estudiar a las organizaciones afiliadoras, puesto que se trata de agrupaciones con diversos niveles de profesionalización, lo cuales son configuraciones internas que solamente quienes pertenecen o trabajan en ellas pueden notarlo; debido a su difícil acceso, está imposibilitado el estudio de su gestión. Por ende, la teoría contingente queda rechazada por no adecuarse al objeto de estudio de la investigación, luego de que existe poca o casi nula información acerca del funcionamiento o estructuras internas en organizaciones afiliadoras.

3.5 Teoría neoinstitucional

Considerando que los enfoques teóricos antes presentados no resultan pertinentes para el trabajo de investigación, se utilizará la teoría neoinstitucional de las organizaciones (Powell y DiMaggio, 2003; Scott, 2008; McFarland y Gómez, 2018), que sirve para explicar la homogeneidad que se presenta en las organizaciones afiliadoras, dado que desde el exterior no se puede apreciar mucha variación entre ellas.

Dentro de esta teoría, los campos organizacionales son aquellos espacios ocupados por organizaciones que en conjunto constituyen un área reconocida de la vida institucional; además, estos campos pueden tener diversas formas o enfoques. Sin embargo, se considera que una vez que se establecen, tienden a homogeneizar (Powell y DiMaggio, 2003). En vista de que los objetos de estudio presentan similitud en denominación, actividades y funciones; por ejemplo: la defensa de los propietarios de VIPE y por exigir una regularización de las unidades de sus afiliados, esta teoría es la idónea para la investigación.

Aunado a ello, una mejor definición del proceso de homogeneización es a través del isomorfismo, el cual Powell y DiMaggio (1999) (citando a Hawley 1968) definen como “el proceso limitador que obliga a una unidad en una población a parecerse a otras unidades que enfrentan las mismas condiciones ambientales” (p. 108).

La teoría sostiene que la supervivencia o permanencia de las organizaciones depende de la relación que tengan con el entorno, ello implica que deban adecuar sus estructuras asemejando y adoptando conductas que realizan otras unidades dentro de su ambiente; por ejemplo, las actividades que realizan agentes racionalizadores (entidades gubernamentales u opinión pública). A esta adopción de estructuras semejantes se le conoce como isomorfismo institucional (Powell y DiMaggio, 2003).

Es decir, el concepto de isomorfismo institucional explica el proceso de conversión dentro de una organización para hacerse homogéneo respecto de otras organizaciones en situaciones contextuales similares o en el mismo campo organizacional (González, 2012). En esta etapa del proceso, las organizaciones incorporan elementos organizativos supuestamente legitimados al exterior que ayudan a definir el valor de los elementos estructurales, para lograr el éxito, la supervivencia y reducir las posibilidades de fracaso de la organización (González, 2012; Powell y DiMaggio, 1999).

Más aún, la teoría considera que las organizaciones además de competir por recursos y clientes, tienden a luchar por la obtención de poder político y legitimidad institucional, lo cual les genera una favorable condición social y económica (González, 2012; Powell y DiMaggio, 1999).

Aunado a ello, la teoría indica la existencia de tres mecanismos de cambio institucional isomorfo, Powell y DiMaggio (1999) los denominan: “1) el isomorfismo coercitivo, que se debe a influencias políticas y al problema de legitimidad; 2) el isomorfismo mimético, que resulta de respuestas estándares a la incertidumbre, y 3) el isomorfismo normativo, asociado con la profesionalización” (p. 109).

Es así que, el isomorfismo coercitivo surge a partir de las presiones formales e informales que se ejercen entre organizaciones y por las expectativas culturales de la sociedad (Powell y DiMaggio, 1999, p. 109). Por lo tanto, “la existencia de un ambiente legal común afecta muchos aspectos de la conducta y estructura de una organización” (Powell y DiMaggio, 1999, p. 110). Con ello, a medida que otras organizaciones racionales extienden su dominio en la vida social, las estructuras organizacionales tienden a reflejar reglas institucionalizadas y legitimadas por el Estado para garantizar su legitimidad, aumentar recursos y su permanencia (Meyer y Rowan, 1999, p. 93).

Por otra parte, el isomorfismo normativo se manifiesta a través de las condiciones y los métodos utilizados por las organizaciones para establecer una legitimidad en su autonomía (Powell y DiMaggio, 1999, p. 113), la cual ocurre mediante la profesionalización de sus actividades que trae consigo la proporción de los mismos servicios entre las organizaciones y sus competidores (Powell y DiMaggio, 1999, p. 117).

El isomorfismo mimético se deriva de la incertidumbre producida en ambientes nuevos o con metas ambiguas, esto provoca que las organizaciones se construyan siguiendo

el modelo de otras organizaciones, las cuales sirven como fuente de prácticas que se adquieren de manera explícita, involuntaria o con la transferencia de empleados (Powell y DiMaggio, 1999, p. 111-112).

En consecuencia, Scott (2008) retoma los sistemas regulatorio, normativo y cognitivo-cultural por haber sido previamente identificados por otros teóricos como ingredientes vitales de las instituciones (p. 50). Ante ello, establece un enfoque que permite ver a estos sistemas como una contribución de manera interdependiente, los cuales refuerzan mutuamente un marco social que encapsula y exhibe la fuerza y resistencia de estas estructuras (Scott, 2008, p. 50).

Así pues, Scott (2008) crea una matriz con los tres pilares de las instituciones, los cuales denomina pilar regulatorio, normativo y cognitivo-cultural, mismos que identifican la creación o el apoyo de las instituciones (p. 51). Posteriormente, estos pilares se retoman para crear la tabla 3.1, donde sus columnas representan las principales dimensiones con los elementos que guían el estudio de las organizaciones afiliadoras.

Asimismo, Scott (2008) define al pilar regulatorio como aquel que refiere a los procesos regulatorios que utiliza una organización para establecer reglas, inspeccionar o actuar a través de la ley; además si es necesario, puede ser utilizado para manipular sanciones, recompensas o castigos en un intento de influenciar un comportamiento futuro. Para ser más específicos, es un mecanismo de control para reprimir y regular algunas acciones de actores sociales que puede otorgar facultades especiales y beneficios; por consiguiente, las instituciones trabajan para limitar y fortalecer la conducta social (Scott, 2008).

Acorde a ello, se indaga en el marco legislativo que concierne al tránsito e importación de VIPE y la constitución de sociedades, asociaciones civiles y registro de

marcas. Como ejemplo, algunas organizaciones afiliadoras difunden estar establecidas como una asociación civil o ser una marca registrada.

El segundo pilar se denomina normativo, consiste en un análisis de los valores y las normas que utilizan las organizaciones afiliadoras para certificarse y acreditarse ante otras organizaciones similares. Estos valores y normas se considera que son aplicados de manera colectiva o individual. Por valores, se refiere a las concepciones de preferencias o de lo deseable, que construyen patrones para que las estructuras o conductas puedan compararse y evaluarse; por otra parte las normas son aquellas cosas que deben hacerse, las cuales definen significados legítimos para perseguir como objetivos valorados (Scott, 2008).

En este pilar, se definen las metas u objetivos que persiguen las organizaciones, además de la designación de las maneras apropiadas de perseguir esas metas. En consecuencia, las metas u objetivos que se establezcan pueden ser aplicados a todos los miembros de la colectividad y otras solo a algunos actores o posiciones (Scott, 2008).

Scott (2008) añade que la organización tiene la posibilidad de imponer restricciones al comportamiento social, señalar las metas, derechos, responsabilidades, posiciones, roles, definir los objetivos y la acción social. Es decir, mediante este pilar se espera conocer y describir los signos de profesionalización que establecen los métodos de apertura de sedes de organizaciones afiliadoras, los requisitos que existen para ser líder de una organización, aunado a las facultades, los requisitos y las técnicas para integrar afiliados. También se indaga en las especificaciones del contenido de las placas no oficiales a nombre de la organización afiliadora. Como ejemplo de ello están las afirmaciones del líder fundador de ONAPPFA sobre la existencia de organizaciones “deshonestas” (Rodríguez, 2009), pues ello parece indicar que se explota el nombre de la organización para crear organismos similares.

Por último, el pilar cognitivo-cultural (Scott, 2008) explica las concepciones compartidas que constituyen la naturaleza de la realidad social que crea marcos de referencia, a través de los cuales su significado se construye implicando símbolos, signos y comportamientos que le dan sentido a sus representaciones atribuidas en objetos y actividades. Así también, la teoría neoinstitucional considera que la legitimidad es una presunción o suposición generalizada de las acciones de una entidad que son deseables y propias que construyen un sistema social de normas, valores, creencias y definiciones.

En una manera más clara, la legitimación no es una entrada para combinarse o transformarse y producir nuevos resultados, sino que es un valor o símbolo que se muestra visible para aquellos que están en el exterior (Scott, 2008).

De ahí que este pilar analice las creencias comunes que tienen los ciudadanos afiliados a alguna organización, los ciudadanos que no son usuarios de un VIPE, los representantes de organizaciones afiliadoras, un oficial de tránsito, un actor relacionado al sector automotriz y un servidor público, para conocer sus percepciones acerca del funcionamiento de la organización, de la omisión del pago de impuestos, de cómo debería intervenir el gobierno y respecto de una legalización de VIPE.

También se analizan las lógicas compartidas de acción que tienen entre sí las organizaciones afiliadoras, con esto se describe si cuentan con página de internet y/o redes sociales, cómo se difunden ante la sociedad (asociación civil, sociedad mercantil o marca registrada) y si difunden tener o brindar vínculos con partidos políticos. Así pues, dentro del tercer pilar se realiza un análisis comparativo entre las organizaciones afiliadoras estudiadas para describir y entender el isomorfismo que comparten entre sí.

Con ayuda de la matriz de análisis contenida en la tabla 3.1, se visualizan los tres pilares de las instituciones (Scott, 2008), que contienen elementos e indicadores que

permiten el análisis de las organizaciones afiliadoras. Además, esta matriz permite entender que el pilar regulatorio presenta las manifestaciones de isomorfismo coercitivo; el pilar normativo indica un isomorfismo normativo y, el pilar cognitivo-cultura permite determinar indicios de isomorfismo mimético (Scott, 2008, p. 79). Cada columna tiene una base de legitimación y el tipo de mecanismo que determinan la existencia de isomorfismo entre las organizaciones afiliadoras.

Tabla 3.1 Matriz de análisis de los tres pilares en las instituciones

		Pilar Regulatorio	Pilar Normativo	Pilar Cognitivo-Cultural
	Nivel de análisis	Indicadores	Leyes	Certificación
Reglas			Acreditación	Lógicas compartidas de acción
Sanciones			Isomorfismo	
	Bases de legitimación	Sancionado legalmente	Moralmente gobernado	Comprensible Reconocido Apoyado culturalmente
	Mecanismo	Coercitivo	Normativo	Mimético

Fuente: Se retoman elementos de Scott (2008, p. 51) con adecuaciones propias.

Finalmente, es importante aclarar que resultó necesario adecuar estos pilares para el análisis del isomorfismo institucional en las organizaciones afiliadoras; por lo que, a partir de la conceptualización en el marco metodológico, se denominan marco regulatorio, normativo y cognitivo-cultural, para su posterior análisis en el capítulo noveno.

3.5.1 Justificación para la aplicación del marco teórico neoinstitucional

La teoría neoinstitucional ha sido utilizada por Sánchez (2007) para estudiar la administración pública municipal, específicamente demuestra la existencia de una tendencia hacia el isomorfismo en la administración pública municipal, debido a que existen normas y reglas que institucionalizan al gobierno estatal para derivar al nivel municipal.

Para realizar dicho estudio, Sánchez (2007) utiliza tres casos de distintos municipios para identificar indicios que demuestren funciones isomorfas al gobierno estatal, para ello recurre a un análisis de las instituciones, entrevistas y encuestas a funcionarios. Sus resultados comprueban una alta tendencia al isomorfismo por parte de la administración pública municipal (Sánchez, 2007).

Por otro lado, el isomorfismo institucional ha sido utilizado para estudiar la relación de modelos organizativos en clubes de migrantes michoacanos establecidos en Estados Unidos de América, quienes realizan un aporte en sus comunidades de origen al llevar a cabo obras y proyectos (González, 2012). Mediante la aplicación de entrevistas semiestructuradas e información de notas de trabajo etnográfico, el autor encuentra hallazgos que establecen la existencia de una correlación entre los modelos organizativos que los clubes migrantes adoptan para realizar obras y proyectos, lo cual indica que se vuelven isomorfas a otras organizaciones similares y exitosas (González, 2012).

Una vez definido lo anterior, se considera que la teoría neoinstitucional es adecuada para estudiar al objeto de estudio, se aclara que primeramente se revisaron trabajos académicos publicados para observar qué enfoques, teorías y puntos de vista habían sido utilizados; se encontró que algunos se repetían y se concentraban en estudiar a los VIPE, dejando sin analizar a las organizaciones afiliadoras de VIPE.

De ahí, se analizó la presencia de varios fenómenos que rodean al objeto de estudio y se analizaron las posibilidades de estudiarlo a través de diversas perspectivas. Por lo tanto, se determinó utilizar alguna teoría organizacional para la investigación, puesto que las organizaciones afiliadoras otorgan placas no oficiales (imitando los servicios de control y emplacamiento vehicular que proporciona el Estado), se considera que con ello demuestran a la sociedad que son legítimas y las únicas en lograr que los VIPE circulen libremente por la ciudad.

Al mismo tiempo, se ubicó que las organizaciones afiliadoras como objeto de estudio, tienen características que no coinciden con las descripciones contenidas en estudios o teorías organizacionales, como las que se describieron previamente.

Es así que, una vez revisado el contenido de la teoría neoinstitucional se determinó que proporciona herramientas e ideas que concuerdan con la realidad del entorno de las organizaciones afiliadoras, además sus posiciones pueden determinar ¿cómo es que las variaciones que existen del objeto de estudio presentan similitudes entre sí? y ¿cómo es que lograron permanecer en el tiempo y legitimar a los VIPE para que circulen?

Finalmente, existe la investigación se complementa con el enfoque de calidad de gobierno (Rothstein y Teorell, 2005; Cejudo y Zabaleta, 2009) y el clientelismo para explicar aspectos determinantes durante la investigación; sin embargo, no son enfoques centrales para el estudio de las organizaciones afiliadoras, aunque se incluyan en el marco teórico.

Capítulo 4. Metodología y técnicas de la investigación

La investigación consta del período 2004 a 2019 mediante el análisis de las organizaciones que afilian VIPE en Sonora, se define como muestra inducida para una inmersión inicial a la Organización A1, por contar con un informante clave que permitió el acceso a ella. Por lo que, se incluye a las organizaciones OA2, OA3 y OA4 en la muestra por haberse utilizado la técnica de bola de nieve para acceder a ellas.

Es necesario agregar que la denominación de las organizaciones afiliadoras y el nombre o cargo de algunos entrevistados han sido modificados o sustituidos por un código, para garantizar el anonimato de las personas entrevistadas.

El trabajo de investigación está compuesto por tres marcos de análisis en concordancia con la teoría neoinstitucional⁵, denominados marco regulatorio, marco normativo y marco cognitivo-cultural. El primero de ellos se compone de un análisis de los ordenamientos jurídicos que regulan lo concerniente a la circulación de vehículos, la importación de vehículos usados y la constitución de sociedades, asociaciones civiles y marcas registradas. La información se obtuvo a partir de documentos legales, hemerográficos, registros y anotaciones, que permiten revisar el marco legal que rodea a las organizaciones afiliadoras.

El marco normativo, está conformado por la información recabada de cuatro entrevistas semiestructuradas, las cuales se realizaron de manera presencial, en Hermosillo, Sonora, donde cada entrevista tuvo una duración aproximada de media a una hora. En ellas, se entrevistó a los representantes de las organizaciones OA1, OA2, OA3 y OA4, lo cual permitió determinar los métodos de apertura de las organizaciones, los requisitos para ser

⁵ Creados a partir de los tres pilares de las instituciones (Scott, 2008).

líder de una organización, las facultades del líder y de los afiliados, y los requisitos y técnicas que utilizan para integrar nuevos afiliados.

El marco cognitivo-cultural está dividido en tres partes; la primera de ellas denominada “El marco cognitivo-cultural de las creencias comunes” está conformado por la información obtenida de: dos entrevistas semiestructuradas realizadas vía telefónica, 16 entrevistas semiestructuradas elaboradas de manera presencial y 19 encuestas en línea⁶; las cuales se aplicaron en las ciudades de Hermosillo, Sonora, Tijuana y Ensenada, Baja California.

En cuanto a las entrevistas semiestructuradas realizadas en este marco, las personas entrevistadas de manera presencial fueron: una servidora pública, un integrante del sector automotriz, un agente de seguros, un vendedor de VIPE, cuatro personas afiliadas en una organización, seis ciudadanos con vehículo nacional y a dos ciudadanos sin vehículo que mostraron interés en compartir su opinión respecto de las organizaciones. Las entrevistas realizadas vía telefónica, fue la de un oficial de tránsito y un ciudadano con vehículo nacional.

El propósito de estas entrevistas en el marco cognitivo cultural fue para conocer las percepciones y creencias comunes acerca del funcionamiento de las organizaciones afiliadoras, de la omisión del pago de impuestos, de la intervención del gobierno y de la legalización de VIPE, por lo que la duración de cada entrevista fue aproximadamente de 20 a 40 minutos.

La segunda parte, se denomina “Los rasgos del marco cognitivo-cultural en organizaciones afiliadoras”, está conformada por dos apartados que contienen información

⁶ Debido a la dificultad para contactar a afiliados de organizaciones, se optó por utilizar también una encuesta en línea, la cual obtuvo mayor respuesta de ciudadanos con vehículos mexicanos.

recabada de las cuatro entrevistas semiestructuradas a los representantes de las organizaciones; en el primer apartado se procuró conocer su opinión respecto de las funciones que realiza su organización, la omisión del pago de impuestos, la intervención del gobierno y de la legalización de VIPE.

Seguidamente, en el segundo apartado denominado “Las lógicas compartidas de acción en una organización afiliadora”, se describe el uso de publicidad y medios de difusión, la divulgación de ser asociaciones civiles o marcas registradas y la existencia de vínculos con partidos políticos o políticos.

De manera que la tercera parte del marco cognitivo-cultural, está conformada por un análisis comparativo con toda la información recabada de las cuatro organizaciones, con ello se describen los indicios de isomorfismo institucional. La visualización de los marcos de análisis se detalla en la matriz de análisis metodológica contenida en la tabla 4.1.

El estudio comprende de la información adquirida de 41 individuos y de observación participante y/o no participante realizada en las mismas ciudades donde se aplicaron las entrevistas y encuestas. Además, se realizó una constante revisión bibliográfica, documental, hemerográficos y de medios audiovisuales durante el transcurso de la investigación, para adquirir datos que no se obtuvieron de las entrevistas.

Mediante la aplicación de estas técnicas metodológicas se procedió a analizar la información recabada mediante una técnica manual y una bitácora de análisis. Al mismo tiempo, se acompañó el uso del método de comparación para lograr tener una relación constante con la teoría seleccionada y evitar tomar decisiones no deseadas en el trabajo de investigación.

El contenido de la tabla 4.1 sirve de guía para entender la configuración del estudio, mismo que fue elaborado siguiendo la estructura y organización de los marcos de análisis

establecidos acorde a la teoría. Una vez concluido el trabajo de campo, se realizó la transcripción de la información recabada para organizarla de acuerdo a los marcos de análisis. Después se crearon categorías a partir de los 17 ítems descritos en la tabla 4.1, las cuales contienen los conceptos centrales que en su conjunto permiten describir las características que rodean a las organizaciones afiliadoras estudiadas.

Por ende, una vez identificada la información por categorías se procedió a realizar el contraste de información, el cual se basa en la comparación y confrontación de los datos adquiridos a partir de las diversas fuentes utilizadas. Esta actividad permitió desarrollar patrones y explicaciones que permitieron la comprobación o no comprobación de la hipótesis y/o teoría (Hernández, Fernández, y Baptista, 2006, p. 580). Finalmente, la metodología y técnicas de investigación utilizadas resultaron adecuadas, puesto que ayudaron a determinar diversos hallazgos en el estudio.

Tabla 4.1

Matriz de análisis metodológica

Variables	Dimensión	Indicadores	Ítem	Técnica metodológica	Procedimiento de recolección de datos	Análisis de datos	
Marco Regulatorio que permite la circulación e importación y constitución de asociaciones (legal)	Marco de la importación de vehículos	Leyes	Que regulan lo concerniente a:	Revisión del Marco Legal	Documentos legales y hemerográficos, registros, anotaciones y bitácora de campo	Uso de técnica manual para el análisis de datos, acompañado de una bitácora de análisis y diario de campo	
	Marco de la circulación de vehículos	Reglas	-Circulación de vehículos -Importación de vehículos usados -Constitución de sociedades, asociaciones civiles y marcas registradas				
	Marco de la constitución de sociedades	Sanciones					
Marco Normativo-Moral	Pilar Normativo-Moral	Mecanismos de Certificación y Acreditación	-Antecedentes -Métodos de apertura de organizaciones (sedes) -Requisitos para ser líder de una organización -Facultades del líder y afiliados -Requisitos y técnicas para integrar afiliados -Contenido de las placas no oficiales y registro vehicular	Entrevistas semiestructuradas a representantes de las organizaciones afiliadoras Observación participante y/o no participante	Muestra inducida conformada por las OA1, OA2, OA3 y OA4		
			Creencias Comunes	-Funciones que realiza la organización -Omisión del pago de impuestos -Intervención del Gobierno -Legalización de los vehículos ilegales de procedencia extranjera			Entrevistas semiestructuradas a ciudadanos con vehículo mexicano, ciudadanos afiliados, oficial de tránsito y actores relacionados con el objeto de estudio
				Lógicas compartidas de acción			-Publicidad y medios de difusión -Difusión de ser Asociaciones Civiles -Difusión de brindar o tener vínculos con partidos políticos
Marco Cognitivo - Cultural	Pilar Cognitivo - Cultural	Isomorfismo	Análisis comparativo		Se complementa con una revisión bibliográfica, hemerográfica, documental y audiovisual		La información se obtiene de lo recabado en los diversos indicadores

Nota: Elaborado con elementos de Hernández, Fernández y Baptista (2006) con adecuaciones propias.

Capítulo 5. Análisis del marco regulatorio

En cuanto al análisis de los ordenamientos jurídicos que regulan lo concerniente a la circulación de vehículos, la importación de vehículos de procedencia extranjera y la constitución de asociaciones civiles y el registro de marcas, se retoman elementos del orden jerárquico normativo del derecho mexicano (García, 2010, p. 88), para facilitar su estudio.

5.1 Circulación de vehículos

Primeramente, para indagar en las leyes y reglamentos que regulan la circulación de vehículos, se incluye la siguiente tabla que se divide en derecho federal y local de manera vertical, la jerarquía de los ordenamientos se establece de manera horizontal en dos niveles.

Tabla 5.1 Marco regulatorio de la circulación de vehículos

Derecho federal		
Constitución Federal	Leyes federales	Reglamentos
Artículo 11	Ley del Registro Público Vehicular	Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal Reglamento de la Ley del Registro Público Vehicular
Derecho local		
Constituciones locales	Leyes ordinarias	Reglamentos municipales
Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Sonora	Ley de Tránsito del Estado de Sonora Ley de Control Vehicular para el Estado de Sonora	Reglamento del Tránsito Municipal de Hermosillo

Fuente: Elaboración propia con elementos de García (2010, p. 88).

5.1.1 Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

La Carta Magna del país en su artículo 11, establece que toda persona tiene derecho de entrar y salir del territorio nacional e inclusive viajar por él sin la necesidad de carta de seguridad, pasaporte, salvoconducto u otros requisitos semejantes; sin embargo, ello no se aplica de ninguna manera en la circulación de los VIPE sino a las personas; por tratarse de vehículos que provienen de un país extranjero se sujetan a las disposiciones que emanan del numeral 131 de antes mencionado ordenamiento jurídico y, de las demás disposiciones jurídicas aplicables en materia de comercio exterior.

5.1.2 Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal

Sobre la circulación de vehículos por carreteras federales, en su artículo 1 del Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal (2012), se regula el tránsito de vehículos, conductores, pasajeros y peatones en las carreteras y puentes de jurisdicción federal, para preservar la seguridad pública y la integridad física de quienes transiten por ahí.

A su vez, el artículo 2, fracción XLIV, del Reglamento de Tránsito (2012) define el concepto de placas como “las láminas metálicas de identificación vehicular que otorgan las oficinas de tránsito correspondiente o la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, que acreditan que el vehículo fue matriculado”.

Todavía cabe señalar que para que un vehículo pueda circular por vías federales es necesario que porte placas debidamente colocadas y legibles, contar con la tarjeta de circulación y engomados vigentes expedidos por las autoridades autorizadas (Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal, artículo 85, 2012); con ello, los

VIPE que están afiliados a alguna organización afiliadora, no están autorizados por ley para transitar por carreteras y puentes federales, ya que las placas no oficiales proporcionadas por cualquier organización afiliadora no constituyen el medio de identificación vehicular que proporcionan las oficinas de tránsito.

Además, la falta de placas metálicas de identificación vehicular, tarjeta de circulación o engomados vigentes, se sanciona de acuerdo con el artículo 86 del Reglamento, por lo tanto, queda totalmente prohibido utilizar placas metálicas de identificación vehicular, tarjeta de circulación o engomados diferentes a los expedidos para el vehículo en tránsito por carretera (Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal, artículo 87, 2012).

En concreto, en caso de que un VIPE circule de manera temporal por territorio nacional y llegue a cometer una infracción, la Secretaría de Seguridad Pública tendrá que informar a las dependencias competentes para el cumplimiento de la falta (Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal, artículo 61, 2012).

5.1.3 Ley del Registro Público Vehicular

En el caso de VIPE importados definitivamente al territorio nacional, deberán ser identificados con un número de identificación vehicular para su inscripción en el Registro Público Vehicular; ahora bien, tratándose de vehículos importados temporalmente o en franquicia, estos deben inscribirse de forma provisional (Ley del Registro Público Vehicular, artículo 13 y 15, 2017).

Sin embargo, la realidad es que algunos o tal vez la mayoría de los VIPE que circulan por el estado de Sonora, no fueron sometidos a algún régimen aduanero, lo que

provoca que se haya omitido el pago de las contribuciones correspondientes y su estatus en el país sea ilegal, por lo tanto, la entidad federativa no cuenta con un registro vehicular de los VIPE que circulan.

5.1.4 Reglamento de la Ley del Registro Público Vehicular

En lo que toca a las disposiciones del Reglamento de la Ley del Registro Público Vehicular (2007), establecen que a más tardar al día hábil siguiente en que haya sido importado de manera definitiva, temporal o en franquicia un VIPE, debe inscribirse en el Registro (artículo 11, 12 y 13).

5.1.5 Ley de Tránsito para el Estado de Sonora

Otro punto es la circulación de los vehículos en el Estado de Sonora, para ello la Ley de Tránsito establece que todo vehículo debe portar placas y tarjeta de circulación, específicamente las expedidas por la Tesorería General del Estado (Ley de Tránsito para el Estado de Sonora, artículo 41, fracción I, inciso a, 2017).

Por lo que respecta a la circulación de VIPE o de zonas libres fiscales, el numeral 52 de la Ley de Tránsito (2017) contempla que además de portar placas y tarjeta de circulación de origen, deberán ampararse con el permiso emitido por las autoridades aduanales correspondientes para que puedan circular por el Estado de Sonora.

Al mismo tiempo, la Ley de Tránsito faculta a los Agentes de Tránsito para que al darse cuenta o al tener conocimiento de una infracción, impidan que el vehículo continúe transitando y para remitirlo al Departamento de Tránsito cuando no porte placas de

circulación, porte placas alteradas o vencidas (Ley de Tránsito para el Estado de Sonora, artículo 223, fracción VIII, inciso b, 2017).

Considerando que los VIPE pertenecientes a organizaciones afiliadoras logran circular por las calles de la entidad sin ser interrumpidos por los agentes de tránsito, ello consta que las organizaciones afiliadoras transgreden el orden jurídico establecido y suplen las necesidades de movilidad para que sus afiliados circulen por las calles.

5.1.6 Ley de Control Vehicular para el Estado de Sonora

Otro punto es la Ley de Control Vehicular para el Estado de Sonora que se publicó en septiembre de 2018, la cual pretende establecer disposiciones que regulen el registro y el control vehicular en la entidad (artículo 1, 2018).

En su artículo 4, se establece que los vehículos que circulen por el Estado deben portar los elementos de identificación vehicular vigente o permiso para circular sin placas emitidos por el propio Estado, Federación o demás entidades Federativas.

Sin embargo, en el contenido de este ordenamiento no se contempla ninguna disposición en específico que se aplique para los VIPE que circulan por la entidad, sino que se refieren a aquellos vehículos importados para realizar los trámites de alta, inscripción o baja del Registro Vehicular Estatal mediante la acreditación de la propiedad.

5.1.7 Reglamento de Tránsito Municipal de Hermosillo

Al igual que la Ley de Tránsito para el Estado de Sonora, el Reglamento de Tránsito aplicable al municipio de Hermosillo contempla que un vehículo puede circular por la

ciudad, si porta placas de circulación vigentes, calcomanías de revalidación y tarjeta de circulación (artículo 3, 2017).

Por otro lado, en los artículos 34 y 35 del Reglamento de tránsito (2017), describen que las personas con discapacidad a través del D.I.F. Municipal obtendrán los tarjetones que les permiten utilizar los espacios reservados para dichas personas; sin embargo, se ha observado por las calles de Hermosillo que algunas organizaciones afiliadoras otorgan placas no oficiales para los afiliados que poseen una discapacidad. Se considera que cualquier placa emitida por organizaciones afiliadoras es ilegal por no ser expedidas por la autoridad correspondiente facultada por ley.

Por ende, el artículo 63, fracción IV, inciso b, del Reglamento sanciona las faltas o violaciones al ordenamiento; es el caso que un vehículo sin placas de circulación, con placas que no correspondan al vehículo, se encuentren alteradas o vencidas, podrá ser detenido por agentes de tránsito y policía municipal para remitir al depósito de vehículos. Todo esto parece que se lleva a cabo, pero la realidad es que los VIPE afiliados a alguna organización no son detenidos por no portar placas oficiales.

5.2 Importación de vehículos

Las leyes y reglamentos que regulan la importación de vehículos se ilustran en la siguiente tabla, la cual está dividida en derecho federal y local de manera vertical, para establecer la jerarquía de los ordenamientos que está indicada de manera horizontal ambos niveles.

Tabla 5.2 Marco regulatorio de la importación de vehículos

Derecho federal		
Constitución Federal	Tratados	Leyes federales Ley Aduanera Código Fiscal de la Federación
Art. 131, 118, 117	Tratado de Libre Comercio de América apéndice 300-A.2	Ley de los Impuestos Generales de Importación y Exportación
Derecho local		
Decretos	Convenios	Reglas
Decreto por el que se regula la importación definitiva de vehículos usados, publicado en el DOF el 01 de julio de 2011, con su prorrogación hasta marzo 2019.	Convenio de Colaboración Administrativa en Materia Fiscal Federal, celebrado entre la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y el Estado de Sonora.	Reglas Generales de Comercio Exterior

Fuente: Elaboración propia con elementos de García (2010, p. 88).

5.2.1 Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

Acerca de la importación de VIPE, la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en su artículo 131, establece que la Federación tiene la facultad exclusiva de imponer impuestos a las mercancías que sean importadas o exportadas, ya sea que

solamente transiten por el país y tiene la posibilidad de prohibir por motivos de seguridad la circulación de cualquier clase de objetos en el interior de la República, sin importar su procedencia.

A su vez, el Poder Ejecutivo a través del Congreso de la Unión, está facultado para determinar las tarifas de exportación e importación en el tránsito de productos, artículos y objetos. Esto con la finalidad de regular el comercio exterior, la economía del país o cualquier otro propósito que sea benéfico para el país.

Finalmente, queda claro que cualquier decisión que se realice respecto de la importación o regularización de la situación legal de VIPE, le concierne al Ejecutivo Federal.

5.2.2 Tratado de Libre Comercio de Norte América (TLCAN)

En cuanto al artículo 302 del TLCAN, prevé que tratándose de bienes originarios (provenientes de Estados Unidos de América o Canadá) las partes firmantes no podrán crear nuevos ni adaptar aranceles aduaneros.

Además, de acuerdo con lo dispuesto en la lista de desgravación del Anexo 302.2, cada parte debe eliminar sus aranceles aduaneros, a menos que dos o más partes aprueben un acuerdo para eliminar un arancel, de esta forma ello prevalecerá a lo previamente señalado en el tratado.

Simultáneamente, el Apéndice 300-A.2, punto 24, contempla que México respecto de los vehículos usados, podrá adoptar o mantener prohibiciones o restricciones a la importación de vehículos usados provenientes de Estados Unidos de América o Canadá, con las siguientes excepciones descritas en la siguiente tabla:

Tabla 5.3 Apéndice 300-A.2, punto 24, del Tratado de Libre Comercio

No podrá adoptar o mantener una prohibición o restricción a la importación de vehículos originarios usados, provenientes de Canadá o EUA que tengan por lo menos:	
Antigüedad:	A partir del 1° de enero de:
10 años	2009
8 años	2011
6 años	2013
4 años	2015
2 años	2017
Sin años	2019

Fuente: TLCAN (1993).

Por lo que esta desgravación en la importación vehículos usados solamente aplica a aquellos productos o bienes que provienen de Estados Unidos de América o Canadá, sin embargo, no significa que cualquier vehículo usado proveniente de un país parte podrá ingresar a México, para ello el artículo 501 del TLCAN establece las Reglas de Origen que sirven para comprobar el origen de determinado artículo que se quiera importar y acoger a lo dispuesto por el Tratado.

5.2.3 Ley Aduanera (LA)

La Ley Aduanera regula los procesos derivados a la importación de vehículos de procedencia extranjera, los cuales se analizan a partir del contenido del artículo 35, que establece como despacho aduanero al conjunto de actos y formalidades establecidas para la entrada y salida de mercancías en el territorio nacional, de acuerdo con los diversos

regímenes aduaneros establecidos en la ley. Se debe realizar ante las autoridades aduaneras, por los propietarios, poseedores o tenedores de un VIPE para importarlo, también puede realizarse por medio de agentes o agencias aduanales.

De esta manera, el artículo 36 considera que al momento de extraer o introducir mercancías al territorio nacional mediante un régimen aduanero, tienen la obligación de tramitar ante las autoridades aduaneras un pedimento, el cual contiene la información que identifica la mercancía que se va a importar o exportar.

5.2.3.1 Régimen Aduanero

Se entiende por régimen aduanero a la introducción o extracción de mercancías en territorio nacional por medio de alguna de las siguientes formas: definitivos, temporales, depósito fiscal, tránsito de mercancías, recinto fiscalizado (Ley Aduanera, artículo 90, 2018). Para los fines del problema de investigación, solamente se considera el régimen definitivo y temporal de importación. Para entender las diferencias de cada régimen aduanero se anexa la siguiente tabla:

Tabla 5.4 Regímenes aduaneros de Importación

Definitivo	Temporal
Artículo 96. Se entiende por régimen de importación definitiva la entrada de mercancías de procedencia extranjera para permanecer en el territorio nacional por tiempo ilimitado	Artículo 106. Se entiende por régimen de importación temporal, la entrada al país de mercancías para permanecer en él por tiempo limitado y con una finalidad específica, siempre que retornen al extranjero en el mismo estado y por los plazos establecidos por la ley.

Fuente: Ley Aduanera (2018).

De esta manera, se distingue que un vehículo de procedencia extranjera puede ser importado al territorio nacional en alguna modalidad del régimen aduanero de importación, ya sea por tiempo ilimitado o limitado con retorno al extranjero; sin embargo, cada una de estas modalidades contempla diferentes condicionantes en caso de que alguien busque su amparo.

5.2.3.2 Importación Definitiva, Temporal y en Franja Fronteriza

Las condicionantes establecidas para la importación temporal de un VIPE contemplan que no puede ser transferido o enajenado, a excepción de las empresas que tengan un registro para ello (Ley Aduanera, artículo 105, 2018) y, que el vehículo puede permanecer en territorio nacional por tiempo limitado para después retornar al extranjero en el mismo estado en que fue introducido (Ley Aduanera, artículo 106, 2018). Las disposiciones de la importación definitiva de VIPE se describen en las Reglas Generales para el Comercio Exterior y en el Decreto para la importación de vehículos usados.

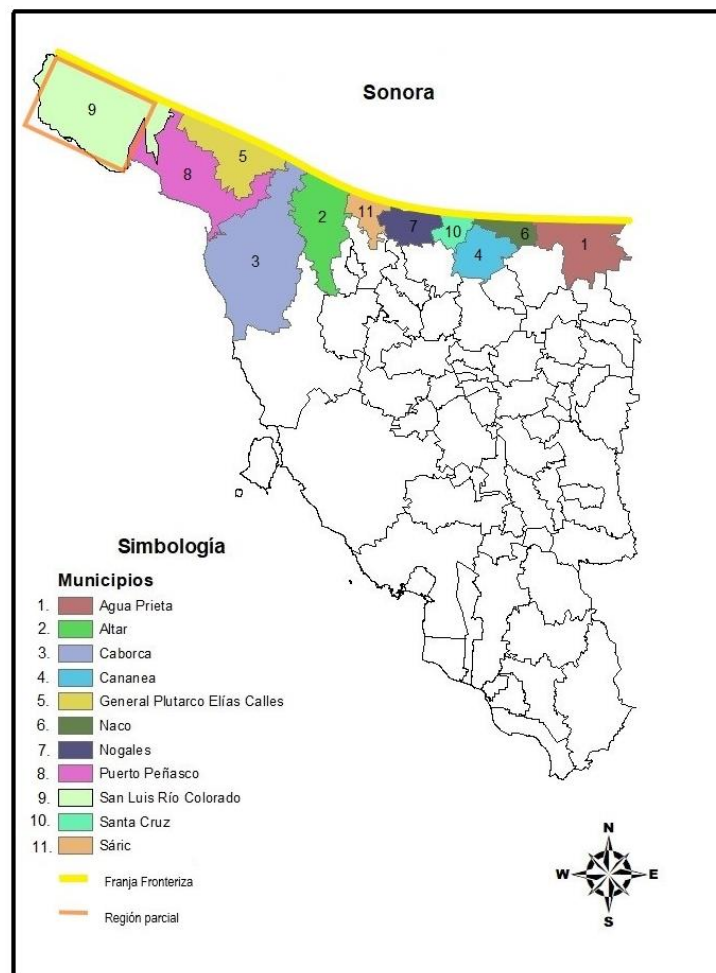
Por otro lado, la Ley Aduanera en sus artículos 136 y 137 bis 1 a 9, contempla un esquema de importación definitiva de VIPE para personas que residen en la franja fronteriza norte, en los estados de Baja California y Baja California Sur, en la región parcial del estado de Sonora y en el municipio fronterizo de Cananea, mismos que podrán importar de manera definitiva vehículos para permanecer en dichos lugares (Ley Aduanera, artículo 137, bis 1, 2018).

Para conocer los límites de los lugares antes descritos, el artículo 137 bis 2 fracción II, describe que la franja fronteriza norte comprende de la línea divisoria Internacional con los Estados Unidos de América, en forma paralela en una distancia de 20 km hacia el

interior del país, justo en el tramo del límite de la región parcial del estado de Sonora y el Golfo de México (Ley Aduanera, 2018).

Por lo tanto, la región parcial del estado de Sonora comprende el siguiente límite al Norte, la línea divisoria internacional, desde el cauce del Río Colorado hasta el punto situado en línea a 10 kilómetros del Oeste de Sonora, desde ahí hasta llegar a 10 kilómetros al Este con Puerto Peñasco en línea recta, siguiendo el cauce del Río hacia el Norte, hasta encontrar la línea divisoria internacional (Ley Aduanera, artículo 137 bis 2, fracción III, 2018).

Figura 5.5 Franja fronteriza y región parcial en Sonora



Fuente: Elaboración propia en ArcGIS.

Al momento de realizar la importación debe pagarse el 50% del Impuesto General de Importación que le corresponda al VIPE, según su clasificación arancelaria. Habría que mencionar también que los vehículos susceptibles de este tipo de importación deben contar con un valor comercial que no exceda los doce mil dólares de Estados Unidos de América, no pueden importarse vehículos deportivos, de lujo o convertibles. En caso de desear importar camiones, estos deben ser ligeros, medianos y que utilicen motor de gasolina.

Las marcas de los VIPE a importar deben ser similares a las que se fabrican en territorio nacional y conforme a la lista publicada en el Diario Oficial de la Federación (DOF)⁷.

Dicho de otra manera, en el caso de una importación definitiva a la franja fronteriza, solamente puede tratarse de vehículos de marcas que fabrican en el país. Es así como todos aquellos VIPE que son de marcas no compatibles, no pueden ser importados de manera definitiva por residentes de la franja fronteriza norte y región parcial del estado de Sonora.

Más aún, las personas que pretendan realizar la importación de vehículos en franja fronteriza deben acreditar ser ciudadanos mexicanos, comprobar su residencia en la franja y regiones fronterizas, presentar el pedimento de importación con las características del vehículo, además de la constancia de acreditación de normas técnicas de emisión máxima permisible de contaminantes en su país de origen (Ley Aduanera, artículo 137 bis 5, fracción II, 2018).

⁷ Acuerdo por el que se da a conocer el listado de fabricantes, marcas y tipos de automóviles, camiones y autobuses usados que podrán ser importados y destinados a permanecer en la franja fronteriza Norte del país, en los estados de Baja California y Baja California Sur, en la región parcial del estado de Sonora y en el municipio fronterizo de Cananea, estado de Sonora, por parte de empresas comerciales de autos usados, residentes en dichas zonas, Diario Oficial de la Federación, 08 de octubre de 2004.

Cabe mencionar que solamente puede importarse una unidad de VIPE por persona y a partir del año 2009 en esta modalidad de importación en franjas y regiones fronterizas, se apega a lo estipulado en el apéndice 300-A.2 del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (Ley Aduanera, artículo 137 bis 6 y 8, fracción II, 2018).

5.2.3.3 Facultad de la autoridad para comprobar propiedad y embargar

La Ley Aduanera en su artículo 144, fracción XI, delega a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, la facultad de verificar la legal importación o tenencia de VIPE que se encuentren en territorio nacional y recintos fiscales. Para ello, es menester presentar la documentación aduanera que acredite su legal importación (en cualquier modalidad de régimen aduanero) o bien, los documentos con los que acredite su legal posesión o propiedad.

En caso de no contar con la documentación aduanera correspondiente para la acreditación de la propiedad, posesión o tenencia de la mercancía de procedencia extranjera, ello puede realizarse con la nota de venta expedida por autoridad fiscal federal o institución autorizada, con un comprobante fiscal digital que contenga los requisitos establecidos en el Código Fiscal de la Federación (Ley Aduanera, artículo 146, fracción II, 2018).

Ahora bien, la autoridad aduanera tiene la facultad de embargar precautoriamente VIPE: en caso de haber sido introducido por lugares no autorizados, cuando no se compruebe la tenencia, transporte o manejo con algún documento, cuando sea conducido por personas no autorizadas o no se acredite que las mercancías fueron sometidas a los

trámites correspondientes para la introducción al territorio nacional (Ley Aduanera, artículo 151 fracción I y III, 2018).

Si llega a embargarse la mercancía de procedencia extranjera en términos del numeral anterior, la autoridad debe levantar un acta de inicio del Procedimiento Administrativo en Materia Aduanera (PAMA) y deberá hacer constar la identificación de la autoridad, los hechos y circunstancias del procedimiento, la descripción y características de las mercancías y otros elementos necesarios para el dictado de una resolución (Ley Aduanera, artículo 150, 2018), misma que contendrá las sanciones y/o determinaciones de contribuciones que fueron omitidas, conformando un crédito fiscal que se adeuda al fisco federal. Por lo que, para recuperar el VIPE embargado se deberá comprobar su propiedad, tenencia o posesión, mediante los procedimientos establecidos en la ley.

En caso de no lograr comprobar la legal estancia o tenencia en el país, la autoridad aduanera está facultada para transferir los vehículos automotores embargados para venta al Servicio de Administración y Enajenación de Bienes (SAE), cuando sea emitida una resolución que finalice el procedimiento administrativo iniciado (Ley Aduanera, artículo 157, 2018).

Finalmente, Ley Aduanera en su artículo 176, fracciones I, V, X y 178, contempla sanciones para quienes omitan el pago total o parcial de los impuestos al comercio exterior, internen al interior del territorio nacional VIPE autorizados sólo para estar en la franja o región fronteriza y no comprueben mediante la documentación correspondiente la legal estancia o tenencia del VIPE.

5.2.4 Código Fiscal de la Federación (CFF)

Dentro del contenido del CFF (2018) los artículos 102 y 103 fracciones I, II, X y XVIII del CFF, se contempla la presunción de haber cometido el delito de contrabando cuando se descubran VIPE sin la documentación que acredite la sujeción a los trámites para la introducción al interior del territorio nacional, a la franja o región fronteriza.

Un ejemplo de ello es cuando un VIPE, perteneciente a la franja fronteriza, se encuentre fuera de la zona de veinte kilómetros sin la documentación probatoria que indique un trámite aduanero para su introducción.

5.2.5 Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación (LIGIE)

En relación con las disposiciones establecidas en la LIGIE, este ordenamiento contiene la información relativa a las tarifas arancelarias ordenadas por mercancías, cada mercancía tiene un número de identificación de ocho dígitos que corresponde a la fracción arancelaria de identificación y determinación del impuesto para su importación o exportación (LIGIE, 2ª Regla complementaria, 2007).

En definitiva, para la importación de un VIPE, se tiene que identificar la clasificación arancelaria que le corresponde para determinar el porcentaje de impuesto que se debe pagar para su importación, para ello es necesario que un agente aduanal realice la clasificación arancelaria acorde a las características del automotor, ya que sólo ellos son los autorizados para realizar trámites de importación y exportación, acorde al numeral 41 de la Ley Aduanera.

5.2.6 Decreto por el que se regula la importación definitiva de vehículos usados.

Con relación a la importación definitiva de VIPE, el Decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación el 01 de julio de 2011, tiene por objeto regular las importaciones que se realicen a territorio nacional sobre automotores usados.

En efecto, el decreto está en concordancia con el TLCAN y demás acuerdos y disposiciones establecidas en México, por ello se establece al momento de realizar la importación, es necesario que el importador deba cumplir con los requisitos y demás formalidades estipuladas en dichos ordenamientos. Además, es necesario que se presente el certificado de origen válido o documento comprobatorio de origen del vehículo que se pretenda importar (Decreto por el que se regula la importación definitiva de vehículos usados, artículo 2, 2011).

Los vehículos usados cuyo origen, fabricación o ensamble sea en Estados Unidos de América, Canadá o México y se clasifican acorde a la Tarifa de la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación, en alguna de las siguientes fracciones arancelaria, podrán ser importados de manera definitiva:

8702.10.05, 8702.90.06, 8703.21.02, 8703.22.02, 8703.23.02, 8703.24.02, 8703.31.02, 8703.32.02, 8703.33.02 u 8703.90.02, tratándose de vehículos para el transporte de hasta quince personas; 8704.21.04, 8704.22.07, 8704.23.02, 8704.31.05 u 8704.32.07, tratándose de vehículos para el transporte de mercancías; 8702.10.05 u 8702.90.06, tratándose de vehículos para el transporte de dieciséis o más personas; 8701.20.02, tratándose de tractores de carretera, u 8705.40.02, tratándose de camiones hormigonera (DECRETO por el que se regula la importación definitiva de vehículos usados, artículo 4, 2011).

Como puede observarse las reglas anteriores, son muy estrictas para lograr la importación definitiva de VIPE, es decir, que todos aquellos propietarios de VIPE que su automóvil no se clasifique en las fracciones arancelarias establecidas en el decreto, que sean de año-modelo diferentes a los estipulados en el decreto y que el origen, ensamble o fabricación sea de otro país diverso de Estados Unidos de América, Canadá o México, no podrá ser importado de manera definitiva al territorio nacional.

En consecuencia, el VIPE tendrá un estatus de ilegal dentro del país y será imposible de importar (regularizar su situación legal), lo que implica que los propietarios acudan a las organizaciones afiliadoras para proteger su vehículo, mientras esperan que se publique un decreto de importación al que puedan ampararse.

5.2.7 Convenio de Colaboración Administrativa en Materia Fiscal Federal, Celebrado entre la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y el Estado de Sonora.

La cláusula primera del convenio establece las disposiciones generales, que consisten en delegar facultades y funciones a una entidad para que administre los ingresos federales y tenga facultades en materia fiscal para su cobro y administración (Convenio de Colaboración Administrativa en Materia Fiscal Federal, 2015).

Más aún, en la cláusula segunda, inciso d, el gobierno federal le otorga al estado de Sonora la siguiente facultad:

Las de verificación del cumplimiento de las disposiciones que gravan y regulan la entrada de mercancías al territorio nacional y de los vehículos de procedencia extranjera, excepto aeronaves, ferrocarriles y embarcaciones, así como de su legal

almacenaje, estancia o tenencia, transporte o manejo en el país cuando circulen en su territorio y en su caso, la determinación de créditos fiscales, en términos del Anexo correspondiente al presente Convenio.

De esta manera, el estado de Sonora tiene la facultad de verificar que las mercancías de procedencia extranjera y los VIPE, hayan cumplido con los impuestos y trámites correspondientes para su internación dentro del país, así también comprobar la legal estancia de aquellas unidades que ya se encuentren dentro de la entidad, todo ello conforme a las disposiciones del Anexo No. 8 al Convenio de colaboración.

5.2.8 Anexo No. 8 al Convenio de Colaboración Administrativa en Materia Fiscal Federal, celebrado entre la SHCP y el Estado de Sonora.

El Anexo No. 8 (2016) tiene como finalidad que las entidades federativas colaboren con el gobierno federal, para que vigilen las mercancías y vehículos de procedencia extranjera. Contempla que la entidad podrá realizar la verificación de vehículos en circulación y aún cuando no estén en movimiento, además dispone que la entidad realizará embargos precautorios de los VIPE en términos del artículo 151 de la Ley Aduanera e iniciará el PAMA, establecido en el artículo 152 de la Ley Aduanera (Anexo No.8, Cláusula segunda, fracción II y III, 2016).

Cabe destacar que las disposiciones contenidas tanto en el Convenio de Colaboración como en el Anexo No.8, funcionan para realizar la delegación de facultades que inicialmente estaban estipuladas en la Ley Aduanera hacia las entidades federativas, ya

que los procedimientos a detalle están descritos en la Ley Aduanera, Reglas Generales de Comercio Exterior y en el Decreto para la importación definitiva.

De ahí que, en abril de 2004, se crea la unidad administrativa de Coordinación Ejecutiva de Verificación al Comercio Exterior (CEVCE) que tiene como objetivo prevenir la introducción ilegal de mercancías de procedencia extranjera a la entidad (Manual de Organización CEVCE, p. 12, 2013) y, la facultad expresa de realizar el decomiso de vehículos y mercancías de procedencia extranjera que se detecten en el Estado⁸.

5.2.9 Reglas Generales de Comercio Exterior

Primeramente, se ubica el capítulo 3.4 relativo a la franja o región fronteriza, dentro se encuentra el punto 3.4.7 de las Reglas Generales de Comercio Exterior para 2018, que establece la circulación dentro de la franja y en la región fronteriza para vehículos extranjeros y permite que éstos circulen en la franja de 20 kilómetros paralela a la línea divisoria internacional y en la región fronteriza, siempre y cuando cuenten con placas extranjeras o el documento vigente que le permita circular en el extranjero o se encuentre a bordo un residente del extranjero.

Estos vehículos que fueron importados de manera definitiva a la franja o región fronteriza, pueden ser introducidos al resto de territorio nacional de manera temporal, siempre que se siga el procedimiento que establece la regla general 3.4.6.

Continuando, la regla 3.5.6 establece que en relación con lo estipulado en el artículo 6, del Decreto para la importación definitiva de vehículo usados, las importaciones definitivas a la franja fronteriza norte y región parcial del estado de Sonora, el vehículo debe de ser de un año-modelo entre 5 y 10 años anteriores al año en que se realice la

⁸ Informe de respuesta a solicitud de transparencia a CEVCE, 14 de mayo de 2018.

importación, además de haber sido fabricado o ensamblado en alguno de los tres países parte del TLCAN.

El siguiente aspecto trata la importación temporal de vehículos por extranjeros o mexicanos residentes en el extranjero, quienes para importar de manera temporal su vehículo deben acreditar que laboran o residen en el extranjero, así podrán importar temporalmente un vehículo cada periodo de 12 meses y es necesario pagar una garantía (Reglas Generales de Comercio Exterior, Capítulo 4.2.7, fracción I a III, 2018).

Para concluir, aquellos vehículos que no cuenten con placas extranjeras vigentes, las placas no coincidan con las señaladas en el título de propiedad, sean reportados como robados o no aprueben la inspección de emisión de contaminantes en su país de procedencia, no podrán ser importados temporalmente al país (Reglas Generales de Comercio Exterior, Capítulo 4.2.7, 2018). Una vez realizada la importación temporal, se otorga un plazo de 180 días naturales, es decir seis meses, para que el vehículo permanezca dentro del país, una vez que se concluya dicho plazo, el vehículo debe retornar a su país de origen (Reglas Generales de Comercio Exterior, Capítulo 4.2.7, 2018).

5.2.10 Convenio que celebran la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y el Estado de Sonora, para la internación e importación temporal de vehículos a dicha entidad federativa (Programa Sólo Sonora)

El Programa Sólo Sonora (Only Sonora) consiste en otorgar una facilidad en los trámites de importación temporal a extranjeros y mexicanos residentes en el extranjero, para que puedan circular en su VIPE, cuando entren al estado por las aduanas de San Luis Río

Colorado, Sonoyta, Nogales, Naco, Agua Prieta y Guaymas, con ello podrán circular por el noroeste del estado (Programa Sólo Sonora, Cláusula primera, 2005).

Los VIPE de extranjeros o mexicanos residentes en el extranjero deben portar placas de circulación vigentes, podrán ser conducidos por el territorio establecido en el Convenio, ya sea por el propietario, su cónyuge, sus ascendientes, descendientes o hermanos siempre que sean extranjeros o mexicanos residentes en el extranjero. En caso de ser conducido por cualquier otra persona, debe encontrarse a bordo el extranjero o mexicano residente en el extranjero propietario del vehículo (Programa Sólo Sonora, Cláusula primera, fracción I, 2005). La zona establecida en dicho convenio se delimita de la siguiente manera:

El noroeste del estado queda limitado al Este por la carretera federal No.2, desde Agua Prieta, Sonora hasta su entronque con la carretera federal No.15 en Imuris, Sonora, y desde este último punto hasta Empalme, Sonora, por la carretera federal No.15; al Oeste desde San Luis Río Colorado, Sonora, siguiendo los límites del estado y la Línea costera hasta Empalme, Sonora (Programa Sólo Sonora, Cláusula primera, fracción II, 2005).

Para una mejor apreciación del territorio delimitado, se agrega la siguiente ilustración, en ella se puede observar que la zona libre de internación de vehículos comprende el área del lado izquierdo.

Figura 5.6 Zona libre en Sonora



Fuente: Servicio de Administración Tributaria (2018).

Es así como, un extranjero o mexicano residente en el extranjero puede ingresar al estado de Sonora a través de alguna de sus aduanas y circular sin necesidad de tramitar el permiso de importación temporal del VIPE.

Cabe aclarar que esta situación aplica siempre y cuando circule el extranjero o mexicano residente en el extranjero, transite por el noroeste del estado con límite en el kilómetro 98 de Empalme, Sonora, donde está ubicado el módulo de Banjercito. Ahí, podrá proceder a realizar los trámites de importación temporal para internarse al resto del territorio nacional.

Para finalizar con esta sección, se agrega que el Programa Sólo Sonora se encuentra vigente hasta el 31 de diciembre de 2019, mediante la prórroga de vigencia que se realizó a

través de convenio entre la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y el estado de Sonora, para la internación e importación temporal de vehículos a dicha entidad federativa, publicado en el Diario Oficial de la Federación, el 06 de febrero de 2019.

5.3 Constitución de sociedades, asociaciones civiles y marcas registradas

Para terminar con el análisis del marco regulatorio, se describen los puntos más importantes de la constitución de sociedades, asociaciones civiles y marcas registradas, puesto que son figuras jurídicas que las organizaciones afiliadoras retoman.

Los ordenamientos jurídicos se analizan de manera vertical, comenzando con el nivel al que pertenecen y, de forma horizontal iniciando por el lado derecho hacia el izquierdo, la jerarquía.

Tabla 5.7 Marco regulatorio de la constitución de asociaciones civiles y marcas registradas

Derecho federal		
Constitución Federal	Leyes federales	Reglamentos
	Código Civil Federal	
Art. 9	Ley Federal de Fomento a las Actividades realizadas por Organizaciones de la sociedad Civil	Reglamento de la Ley de la Propiedad Industrial
	Ley de la Propiedad Industrial	
Derecho local		
Constituciones locales		Leyes ordinarias
		Código Civil para el Estado de Sonora
Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Sonora		Ley para el Fomento y la Participación de las Organizaciones de la Sociedad Civil para el Estado de Sonora

Fuente: Elaboración propia con elementos de García (2010, p. 88).

5.3.1 Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

La reunión de personas, de forma pacífica y con motivo de realizar algún objeto lícito no puede ser coartada, ya que se trata de un derecho estipulado en el artículo 9 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. A partir de este precepto, grupos de personas se reúnen y conforman sociedades y asociaciones civiles para solucionar problemas o lograr metas que tienen en común.

Ahora bien, en el caso de las organizaciones afiliadoras se ha observado que algunas de ellas demuestran que son asociaciones civiles registradas, sin embargo, se cuestiona cómo llegan a obtener el registro de asociación o sociedad civil, ya que su objeto no es ilícito, pero de alguna forma han logrado transgredir las normas establecidas para la circulación de vehículos, mediante la expedición de su propio sistema de identificación vehicular. Además, se desconoce cómo clasifican las actividades u objeto social acorde a la ley.

5.3.2 Código Civil Federal

En cuanto a las disposiciones que determinan una asociación y una sociedad civil, el Código Civil Federal (2018) define que la reunión de varios individuos, sin ser temporal, para realizar un fin común que no esté prohibido por la ley y sin un carácter económico predominante, conforma una asociación civil (artículo 2670).

De ahí que, las asociaciones deben crear un contrato que conste por escrito para constituirse, puedan admitir y excluir asociados y se rijan por los estatutos que inscriban en el Registro Público para que produzcan efectos ante terceros, delegando su poder supremo en la asamblea general (Código Civil Federal, artículos 2671 al 2674, 2018).

Por otra parte, en el artículo 2688 del Código Civil Federal, se define que una sociedad es aquel contrato donde los socios se obligan mutuamente a combinar recursos y esfuerzos para lograr un fin común, con carácter económico sin constituir especulación comercial.

5.3.3 Ley Federal de Fomento a las Actividades Realizadas por Organizaciones de la Sociedad Civil (LFFAROSC)

Respecto del objetivo de la LFFAROSC, se tiene que fue creada para proporcionar apoyos y estímulos a las organizaciones de la sociedad mexicana, siempre y cuando estén legalmente constituidas y realicen alguna de las actividades determinadas en su artículo 5; asimismo, no deben tener fines de lucro ni proselitismo partidista, político-electoral o religioso (LFFAROSC, artículo 3, 2018).

Es así como algunas de las actividades que realizan las organizaciones civiles son susceptibles de obtener un fomento por parte del gobierno, tales como: asistencia social, apoyo a la alimentación, cívicas, asistencia jurídica, apoyo a pueblos y comunidades indígenas, promoción del deporte, aportación de servicios a grupos con discapacidad, entre otras (LFFAROSC, artículo 5, 2018).

Por lo tanto, para que una organización pueda obtener apoyos y estímulos, debe estar inscrita en el Registro Federal de Organizaciones, estar constituidas legalmente, contar con un sistema de contabilidad e informar sobre sus actividades realizadas y cumplimiento de propósitos (LFFAROSC, artículo 7, 2018). En el caso de las organizaciones afiliadoras, es conocido que se constituyen como asociaciones civiles, pero al realizar una búsqueda del registro de las OA1, OA2, OA3 y OA4, en el portal de

consulta del Registro Federal de Organizaciones, se encontró que ninguna está inscrita como organización de la sociedad civil en el Gobierno de México⁹.

5.3.4 Código Civil para el Estado de Sonora

La legislación estatal establece que la reunión de dos o más personas para realizar un fin común, lícito, posible y no económico constituye una asociación, la cual tendrá personalidad jurídica y deberá constituirse mediante un contrato (Código Civil para el Estado de Sonora, artículo 2955, 2018).

Al igual que la legislación Federal, este ordenamiento considera que la asociación se rige por estatutos, mismos que deberán inscribirse en el Registro Público para que surtan efectos contra terceros y su poder supremo reside en la asamblea general (Código Civil para el Estado de Sonora, artículo 2959 y 2960, 2018).

Por otra parte, a la constitución de un contrato celebrado por dos o más personas, que se reúnen de forma permanente para realizar un fin común, lícito y posible, pero preponderantemente económico sin llegar a ser de especulación comercial, se le conoce como una sociedad civil (Código Civil para el Estado de Sonora, artículo 2974, 2018). Sin embargo, una de las grandes diferencias entre una asociación y una sociedad, es que en esta última, los socios realizan una aportación de bienes, industria, o ambos para constituir aportaciones en un dominio de la sociedad (Código Civil para el Estado de Sonora, artículo 2975, 2018).

⁹ Consulta del Registro Federal de Organizaciones de la Sociedad Civil en <http://www.sii.gob.mx/portal/>

Al igual que una asociación, la sociedad civil debe constar en un contrato por escrito para inscribirse en el Registro de Sociedades Civiles (Código Civil para el Estado de Sonora, artículo 2980, 2018).

En definitiva, las disposiciones que se establecen para la conformación de asociaciones y sociedades civiles no contienen requisitos inalcanzables para aquellos que deseen conformar una asociación o sociedad civil; por ello, se considera que las organizaciones afiliadoras utilizan este mecanismo legal para mostrar que son legítimas.

5.3.5 Ley para el Fomento y la Participación de las Organizaciones de la Sociedad Civil para el Estado de Sonora (LFPOSCES)

En cuanto a las actividades que realiza una organización de la sociedad civil, son de interés público y están orientadas a mejorar un aspecto de la vida en la ciudadanía, ejercen sus derechos humanos, fomentan la participación y acceso a bienes y servicios públicos o realizan promoción e investigación social (Ley para el Fomento y la Participación de las Organizaciones de la Sociedad Civil para el Estado de Sonora, artículo 3, 2018).

En consecuencia, este ordenamiento procura accionar el fomento del gobierno hacia las organizaciones de la sociedad civil sonoreNSE, mediante los requisitos que deben cumplir en su artículo 5 (LFPOSCES, 2018); sin embargo, al desconocer si las organizaciones afiliadoras acceden a estos mecanismos de ayuda, en entrevistas realizadas a los representantes de organizaciones afiliadoras afirmaron que no reciben ningún tipo de apoyo por parte del gobierno (OA1, comunicación personal, 23 de abril de 2019; OA2, comunicación personal, 24 de mayo de 2019; OA3, comunicación personal, 28 de mayo de 2019; OA4, comunicación personal, 11 de julio de 2019).

5.3.6 Ley de la Propiedad Industrial

En cuanto al registro de las marcas, la Ley de la Propiedad Industrial es el ordenamiento jurídico que regula lo concerniente a las marcas y patentes. Entre las organizaciones afiliadoras establecidas en Sonora, algunas expresan ser asociaciones civiles y otras ser marcas registradas.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 87, cualquier persona puede usar marcas en la industria, comercio o servicios que preste, pero para adquirir dicho derecho es necesario que sea registrado ante el Instituto Mexicano de la Propiedad Industrial (IMPI) (LPI, 2018).

Cualquier signo que sea percibido por los sentidos, que represente un objeto claro y preciso y sea distinguible de productos o servicios de su misma especie o clase, ello constituye una marca acorde a lo establecido en el artículo 88 (LPI, 2018).

No obstante, cualquier denominación, número, elementos, letra, signos, formas, nombres comerciales, sonidos, olores y demás combinaciones, pueden ser registrados como una marca (LPI, artículo 89, 2018).

Como puede observarse la ley es muy amplia en cuanto a qué puede ser registrado como una marca y, ello permite que las organizaciones afiliadoras registren su logo, denominación y enunciados. De esta manera, se convierten en las únicas con el derecho de utilizar la marca, lo cual podría considerarse una forma de protección ante la homogeneidad que se presenta en los nombres de las organizaciones afiliadoras.

5.3.7 Reglamento de la Ley de la Propiedad Industrial

Ahora bien, para diferenciar entre las marcas existe una clasificación internacional de productos y Servicios, la cual se estableció a partir del arreglo de Niza (Reglamento de la Ley de la Propiedad Industrial, artículo 59, 2016).

Esta clasificación establece un esquema dividido entre productos o servicios, los cuales cada uno cuenta con una lista que considera los posibles productos o servicios que pueden ser registrados acorde a su especie (RLPI, artículo 59, 2016).

Por tal motivo, ante un registro de marca es posible revisar cuál es la clasificación de su registro, pues depende de sus características para determinar si se trata de un producto o servicio en las listas de clasificación que tiene el IMPI. Por ende, las organizaciones afiliadoras que estén registradas como marcas registradas deben contar con una clasificación que se adecue al producto o servicio que comercializa.

5.4 Comentarios

De la revisión realizada en el marco regulatorio concerniente a la circulación, es importante señalar que los distintos ordenamientos son claros en establecer que un vehículo nacional puede circular, ya sea por carretera federal, estatal o en una calle del municipio, pero es necesario que porte placas vigentes y el conductor lleve consigo la tarjeta de circulación y la licencia de conducir vigente.

Sin embargo, las organizaciones afiliadoras mediante sus actividades de gestión han logrado que sus afiliados circulan tranquilamente por las carreteras estatales y calles de cualquier municipio, sin importar que los ordenamientos jurídicos aplicables establezcan claramente que los vehículos deben portar placas vigentes emitidas por las autoridades

correspondientes. Ello se considera que constituye una incapacidad de la autoridad para establecer un cumplimiento al Estado de Derecho que debe regir en todos lados.

Por lo que respecta a la importación de VIPE, los regímenes aduaneros de importación establecidos en la ley, están contemplados para que una persona importe un vehículo al interior del país. No obstante, lo que ocurre en la realidad es que los costos de los impuestos para importar, los trámites y los requisitos son muy costosos, así que las personas prefieren buscar otras alternativas para adquirir un medio de transporte. De ahí que el papel que desarrollan las organizaciones afiliadoras ha favorecido el incremento de VIPE ilegales en el país, ya que se presentan como una vía fácil para tener un vehículo, sin importar las consecuencias de poseer un vehículo ilegal.

Finalmente, algunas organizaciones afiliadoras demuestran estar constituidas como asociaciones civiles, para lo cual se revisó el marco legal correspondiente y se destaca que el motivo de constituir una asociación o una sociedad civil debe ser un objeto lícito, lo cual contradice las actividades que realmente realizan las organizaciones afiliadoras, esto es, otorgar una placa no oficial para que circulen los propietarios de VIPE siendo que por ley, solamente la autoridad de tránsito y demás competentes, son las únicas autorizadas para proveer de dicho servicio de emplacamiento vehicular.

Capítulo 6. Las particularidades del marco normativo dentro de organizaciones afiliadoras

La información que a continuación se describe ha sido modificada para preservar el anonimato de los entrevistados. Por consiguiente, se asignó un código a cada organización afiliadora que forma parte del estudio para garantizar la confidencialidad.

6.1 Organización A1

6.1.1 Antecedentes de la organización

La Organización A1 se creó hace aproximadamente 20 años, justo al dividirse una gran organización campesina compuesta por diversas organizaciones que en conjunto pertenecían al PRI. Sin embargo, algunos de sus integrantes tuvieron la inquietud de realizar diversas actividades, por lo que varias de esas organizaciones se separaron para reagruparse y conformar la Organización A1; misma que se dedica a realizar diversas actividades, pero se destaca por su defensa al patrimonio familiar (Anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019).

En efecto, esta organización tiene presencia en Ciudad de México, Baja California, Baja California Sur, Chihuahua, Sinaloa y Sonora, además cuenta con 33 mil afiliados y su representante afirma que en la ciudad de Hermosillo existen alrededor de 200 mil VIPE, por lo que, si se suman los demás VIPE que circulan por el resto del estado, aproximadamente existen 400 mil VIPE¹⁰ en el estado de Sonora (Anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019).

¹⁰ Información proporcionada en entrevista que se contrasta con la cantidad 873,515 vehículos de motor registrados en Sonora durante el 2018, incluyendo vehículos fronterizos (INEGI, 2018).

Conviene subrayar que las organizaciones afiliadoras se perciben a sí mismas como un puente entre la sociedad y el gobierno, ya que solucionan los problemas que existen entre ellos. No solamente problemáticas relacionadas con VIPE, sino también aquellas que afecten a quienes forman parte de su organización (Anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019).

Por ello, el objetivo de la Organización A1, es mejorar la calidad de vida de sus afiliados y busca que quienes posean un VIPE, puedan acceder a una regularización de la unidad (Anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019).

6.1.2 Métodos de apertura

Acerca de los métodos de apertura en una organización afiliadora, específicamente la Organización A1 cuenta con diversos módulos de atención ubicados en puntos estratégicos en la ciudad y preferentemente, donde se encuentre una mayor cantidad de afiliados. En estos módulos de atención, se encuentra un colaborador de la organización que se encarga de ayudar a los afiliados ante cualquier situación o problema (Anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019).

Asimismo, el representante de la organización expresó que mediante las cuotas y aportaciones de los afiliados, han podido mantenerse por años, además les permite generar su propio recurso para solventar las actividades que realizan en beneficio de los miembros de la agrupación (Anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019).

La Organización A1 cuenta con 15 colaboradores, quienes se rigen bajo una línea de mando dirigida por el representante de la organización, además se cuenta con el apoyo

de especialistas y expertos que orientan la toma de decisiones y acciones de la organización (Anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019).

6.1.3 Requisitos y facultades para ser líder y afiliado

La figura de líder dentro de la Organización A1, tiene la facultad de representar legalmente a los afiliados y a la organización, además se encarga de la dirección, estructura y toma de decisiones. Sus facultades son similares a las que posee un presidente en una asociación civil y su meta es mejorar la calidad de vida de los afiliados (Anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019).

En cuanto a la figura de afiliado, se puede definir como la persona que se integra y forma parte de la organización; para ello, es necesario que la persona solicite serlo y que uno o dos miembros activos dentro de la organización lo recomiende. En consecuencia, deberá pagar una cuota única que cubre gastos de operación de la propia organización, ya que la Organización A1 no recibe ningún apoyo de terceros o del gobierno (Anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019).

Si una persona desea formar parte de la organización, no es necesario que tenga un VIPE, ello será necesario cuando desee portar el distintivo y estar bajo la protección de la organización. Por lo tanto, los afiliados en todo momento deben acatar los estatutos que rigen a la organización por ser una asociación civil (Anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019).

Ahora bien, en el caso de que la persona cuente con un VIPE y desee integrarse a la organización, además de las dos recomendaciones y el pago de la cuota única, deberá ser mexicano, presentar su identificación oficial, contar con el título del VIPE, licencia de

conducir vigente, carta de reporte de no robo del vehículo en Canadá, Estados Unidos de América y México, comprobante de domicilio y fotos del vehículo. Como resultado, la información y documentos del afiliado se integran en una carpeta que la organización utiliza para gestiones de regularización de la unidad (Anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019).

Una vez afiliado el VIPE, solamente quien esté afiliado puede conducir la unidad y para que alguien más pueda conducir dicho vehículo, debe contar con licencia de conducir vigente y es necesario informar a la organización para que se le otorgue una identificación adicional (Anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019).

Por consiguiente, los afiliados a la Organización A1 no pueden conducir sus VIPE en carretera federal, no pueden consumir bebidas alcohólicas en el vehículo y no pueden conducir en estado de ebriedad. El uso del VIPE tiene la finalidad de realizar actividades cotidianas, como ir al trabajo o escuela, llevar a los hijos a la escuela y otras vueltas dentro de la ciudad (Anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019).

En definitiva, si algún afiliado realiza alguna acción que esté en contra de los estatutos de la Organización A1, sus acciones son puestas a consideración mediante una votación para deliberar que procede contra él, luego de que los afiliados tengan la obligación de tener una conducta adecuada (Anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019).

6.1.4 Requisitos y técnicas para integrar afiliados

En cuanto a la integración de nuevos afiliados, el representante de la Organización A1 aseguró que no necesitan realizar ninguna acción para atraer nuevos integrantes, sino que

las personas llegan y buscan a la organización por sí mismas o bien, a través de las recomendaciones de otros miembros activos. Concretamente los principales usuarios de VIPE son madres solteras (Anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019).

De ahí que al ser afiliado de la Organización A1, puede verse beneficiado de los proyectos y programas de apoyos que consolida la organización a través de actividades de gestión y, en ocasiones de colaboración con gobiernos (Anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019).

6.1.5 Placas no oficiales y registro vehicular

Las placas no oficiales y el registro vehicular dentro de la organización contienen un número de identificación, nombre de la organización y año de vigencia. En dado caso de que el VIPE cambie de dueño o sea vendido, la nueva información debe ser proporcionada a la organización para que realice las modificaciones correspondientes en los datos que archivan, ya que ellos son quienes deben tener la información actualizada de sus miembros activos (Anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019).

6.2 Organización A2

6.2.1 Antecedentes de la organización

La Organización A2 fue fundada por dos hermanos que comenzaron su lucha a partir de un incidente en un ejido a finales de los años 80. En ese lugar laboraba una gran cantidad de trabajadores que cosechan verduras, el ejido era propiedad de empresarios de Estados Unidos de América y antes de que terminara la temporada, justo después de levantar la cosecha, los encargados del ejido retenían una quincena de sueldo a los empleados. Ante

esos abusos, se les solicitó a los hermanos que intervinieran para impedir que los empleadores se fueran sin pagarle a los trabajadores, los hermanos accedieron y se reunieron con los trabajadores del ejido para acordar qué estrategia utilizar (Anónimo, comunicación personal, 24 de mayo de 2019).

Cuando llegó el día en que se levanta la cosecha y los empleadores estaban a punto de irse sin pagar los sueldos correspondientes, los hermanos y demás trabajadores bloquearon el paso de los camiones que traían la cosecha recién levantada, entre empujones y gritos, tuvo que intervenir la policía para calmar la situación. En ese momento, la policía comenzó a perseguir a los hermanos, cada uno en sus respectivos vehículos, durante esa persecución que se dio entre las calles del pueblo, los hermanos consiguieron escaparse de la policía al esconderse en el patio de una casa. Finalmente, con la intervención de los hermanos lograron el pago de los sueldos que pedían los trabajadores y después, se enteraron de que la policía los había perseguido porque conducían un vehículo de procedencia extranjera (Anónimo, comunicación personal, 24 de mayo de 2019).

A partir de ese momento, los hermanos se percataron que existían vehículos afiliados a la organización ONAPPABA, la cual describen como la fundadora y es ahí cuando comienza su inquietud por los VIPE, ya que se preguntaban por qué no los molestaban y les informaron que “estaban dentro del patrimonio familiar” (Anónimo, comunicación personal, 24 de mayo de 2019).

Como resultado de lo anterior, comenzaron a trabajar en la lucha de los VIPE sin un nombre, al tiempo crearon un nombre que utilizaban para identificarse, pero no tuvieron el cuidado ni el conocimiento de cómo hacer las cosas, por lo que una persona que pertenecía a un partido político se percató de las acciones que realizaban como organización y decidió

registrar el nombre que utilizaban para la lucha de los vehículos (Anónimo, comunicación personal, 24 de mayo de 2019).

Por lo anterior, no pudieron seguir utilizando el nombre que inicialmente habían utilizado, por ende, volvieron a cambiar de denominación, pero al paso del tiempo se dieron cuenta que el nuevo nombre estaba registrado a nombre de una empresa farmacéutica (Anónimo, comunicación personal, 24 de mayo de 2019).

Así pues, por tercera ocasión cambiaron y registraron un nuevo nombre para la organización; sin embargo, durante las transiciones de un nombre a otro, a la Organización A2 le surgieron distintos problemas con personas que se hacen pasar por integrantes de la organización y que tratan de difamarla (Anónimo, comunicación personal, 24 de mayo de 2019).

No obstante, la Organización A2 continúa realizando la gestión, organización y representación de personas que poseen un VIPE, aseguran haber nacionalizado alrededor de 50 mil vehículos en los 30 años de labor y actualmente cuentan con 15 mil afiliados (Anónimo, comunicación personal, 24 de mayo de 2019).

Finalmente, la Organización A2 está presente en los municipios de San Luis Río Colorado, Puerto Peñasco, Santa Ana, Altar, Nogales, Agua Prieta, Hermosillo, Ciudad Obregón, Navojoa, Huatabampo y Mexicali, donde cada uno de los municipios cuenta con un colaborador (Anónimo, comunicación personal, 24 de mayo de 2019).

6.2.2 Métodos de apertura

Acerca de los módulos de atención que tiene la Organización A2, su representante expresó que no reciben ningún tipo de apoyo o financiamiento de terceros y la toma de decisiones

respecto de actividades o roles dentro de la organización corresponden al representante, quien define su criterio por experiencia, pero en cambios de domicilio fiscal, acuerdos o gestiones, realiza una asamblea con un consejo y comité ejecutivo (Anónimo, comunicación personal, 24 de mayo de 2019).

En consecuencia, el representante de la Organización A2 considera que los módulos de atención y lonas de afiliación de otras organizaciones afiliadoras son colocados sin discreción, lo cual para él es una burla y una situación sin control. Por lo que, dentro de su organización los módulos de atención no son colocados en cualquier parte como lo hacen otras organizaciones afiliadoras, pues su representante afirma contar con un módulo en un negocio propio (Anónimo, comunicación personal, 24 de mayo de 2019).

6.2.3 Requisitos y facultades para ser líder y afiliado

Con relación a las facultades que tiene como líder de la Organización A2, entre ellas se encuentra que tiene todo el poder de hacer, la facultad de nombrar coordinadores e inclusive no puede delegar su poder, puesto que hay actividades personales que él debe de realizar. Por otra parte, en aquellas gestiones, asuntos fiscales y declaraciones, la organización convoca al consejo y ahí se presenta las actas certificadas necesarias para el asunto (Anónimo, comunicación personal, 24 de mayo de 2019).

De manera que los afiliados están obligados a seguir y respetar los estatutos estipulados en el acta constitutiva de la organización, en ella se especifica que deben sostener la oficina con donativos de \$150 pesos mensuales, sin embargo, estos nunca son aplicados en su totalidad, ya que las personas a veces no tienen dinero para pagar la afiliación (Anónimo, comunicación personal, 24 de mayo de 2019).

En definitiva, los afiliados deben portar su licencia de conducir, no deben tomar bebidas alcohólicas en el vehículo ni tampoco pueden conducir en estado de ebriedad. Esto debido a que la autoridad puede detenerlos y decomisar el VIPE; es aquí cuando se puede crear un problema para recuperar el vehículo (Anónimo, comunicación personal, 24 de mayo de 2019), ya que los afiliados en ocasiones sólo tienen la posesión y no la propiedad el vehículo¹¹.

6.2.4 Requisitos y técnicas para integrar afiliados

En consecuencia, el representante de la Organización A2 especificó la diferencia que existe en torno a la afiliación en la asociación civil, misma que está conformada por propietarios de vehículos regulares y americanos. Es así que, para que una persona pertenezca a la asociación civil necesita presentar su identificación oficial y comprobante de domicilio, cualquier persona puede afiliarse y no es necesario que cuenten con un VIPE (Anónimo, comunicación personal, 24 de mayo de 2019).

Ahora bien, si la persona se afilia y quiere acreditar agregar su vehículo, se pide que sea de un año modelo menor al 2010, no se aceptan vehículos deportivos o de lujo (Anónimo, comunicación personal, 24 de mayo de 2019).

Por tanto, cuando se quiere “afiliar” una unidad, se aclara que el vehículo no se afilia sino a la persona, puesto que la mercadotecnia que utilizan otras organizaciones afiliadoras es “afilia tu vehículo”; en consecuencia, ello genera que las personas consideren

¹¹ La Ley Aduanera en sus artículos 1, 35 y 146 establece las figuras de propietario, poseedor, o tenedor; éste último se diferencian en que el poseedor tiene ánimo de dueño y el tenedor, reconoce que otro es el propietario mientras utiliza el objeto.

que es más importante el vehículo (Anónimo, comunicación personal, 24 de mayo de 2019).

6.2.5 Placas no oficiales y registro vehicular

Las placas no oficiales que proporciona la organización contienen el nombre de la organización y el número de identificación compuesto por letras y números, además se realizan actualizaciones anualmente para tener un control del padrón vehicular, esto debido a que se percataron que había afiliados que no tenían el registro vehicular a su nombre (Anónimo, comunicación personal, 24 de mayo de 2019).

6.3 Organización A3

6.3.1 Antecedentes de la organización

Con respecto a la Organización A3, se considera que realiza gestiones para solucionar los problemas que tiene la ciudadanía en general, específicamente cuestiones relacionadas con el patrimonio familiar, pero se reconocen por defender vehículos de procedencia extranjera. En efecto, tiene 28 años en la defensa del patrimonio familiar y fue creada debido a que existen muchos problemas sociales que pueden ser solucionados a través de una asociación civil, como afirmó su presidente (Anónimo, comunicación personal, 28 de mayo de 2019).

Así pues, la Organización A3 al percatarse de que las autoridades extorsionaban a quien poseía un VIPE, lo consideraron injusto y decidieron constituirse para exigirle al gobierno la solución del problema que dejaron entrar al país (Anónimo, comunicación personal, 28 de mayo de 2019).

La Organización A3 tiene como objetivo apoyar al más necesitado y aunque sus principales gestiones estén orientadas a los VIPE, también buscan ayudar a aquellos afiliados que tengan problemas con un terreno o casa, ya que la organización auxilia en este tipo situaciones para que la familia no sea desalojada o bien, recupere su terreno o casa (Anónimo, comunicación personal, 28 de mayo de 2019).

Además, el representante de la organización afirmó “tengo un padrón de 35 mil vehículos de procedencia extranjera, estamos hablando que, por ser protección en cada familia, póngale que haya 3 personas, saque la cuenta 3 veces.¹² ” (Anónimo, comunicación personal, 28 de mayo de 2019). Al cuestionarlo por la cantidad de afiliados en la ciudad de Hermosillo, expresó tener alrededor de 8 mil y a nivel estatal, cuentan con 400 mil familias afiliadas (Anónimo, comunicación personal, 28 de mayo de 2019).

Por otro lado, la Organización A3 tiende a reunirse, dialogar y se toma una decisión que busque solucionar el problema, por ejemplo, si un afiliado tiene un problema con un VIPE o con la autoridad, se forma una brigada de defensa donde todos participan apoyando, para evitar que alguien sea molestado o sea privado de su vehículo (Anónimo, comunicación personal, 28 de mayo de 2019).

Es así como el representante de la Organización A3, afirma que con sus actividades de gestión han logrado ocho legalizaciones¹³ y actualmente, se encuentran ejerciendo actividades de gestión para lograr la novena legalización, luego de que uno de los objetivos que tiene pendiente de lograr la organización es regularizar la situación legal de los 400 mil VIPE que circulan. Por ende, el representante de la Organización A3 afirmó que mientras el gobierno siga dejando entrar vehículos al país, ellos continuarán apoyando a las

¹² Las cifras expresadas por el representante de OA3 no pudieron ser verificadas.

¹³ Información proporcionada durante entrevista que no pudo corroborarse por otra fuente.

familias que posean un vehículo de esa capacidad (Anónimo, comunicación personal, 28 de mayo de 2019).

6.3.2 Métodos de apertura

La Organización A3 cuenta con módulos de atención localizados en distintos puntos de la ciudad, estos módulos son colocados en tiendas, negocios, locales o espacios disponibles de afiliados interesados en tener uno; por consiguiente, la organización se encarga de darle publicidad al nuevo módulo instalado, para que las personas acudan a afiliarse y la organización logre tener más agremiados (Anónimo, comunicación personal, 28 de mayo de 2019).

Aunado a ello, las cuotas que cobran por afiliar a nuevos miembros son utilizadas para sostener a la propia organización, es decir, mediante las cuotas se cubren los gastos de renta, teléfonos, viajes y viáticos (Anónimo, comunicación personal, 28 de mayo de 2019). La organización cuenta con alrededor de 20 empleados que perciben un sueldo y cuentan con la participación de voluntarios que colaboran dentro de la organización (Anónimo, comunicación personal, 28 de mayo de 2019). Por lo que, la toma de decisiones dentro de la Organización A3 son realizadas por su representante, quien se encarga de coordinar las actividades que deban realizarse ante un problema para lograr una solución (Anónimo, comunicación personal, 28 de mayo de 2019).

6.3.3 Requisitos y facultades para ser líder y afiliado

En cuanto a las facultades que posee el representante de la Organización A3, es su responsabilidad apoyar a las personas y darle solución al problema que presenten (Anónimo, comunicación personal, 28 de mayo de 2019).

Ahora bien, los afiliados a la Organización A3 tienen la obligación de respetar las vialidades de tránsito, traer consigo en todo momento la documentación de su persona y vehículo para evitar que alguna autoridad los moleste afectando su patrimonio familiar (Anónimo, comunicación personal, 28 de mayo de 2019).

En caso de que un afiliado cometa alguna infracción o falta de respeto a la organización, el representante de la Organización A3 asegura que la autoridad es la encargada de aplicar algún tipo de sanción o castigo; sin embargo, dentro de la organización se les advierte a sus afiliados que deben de traer sus documentos, deben acatar las normas internas y no deben faltarle el respeto a la autoridad, debido a que poseen un VIPE y deben tener cuidado al momento de circular por vía pública (Anónimo, comunicación personal, 28 de mayo de 2019).

Por último, la organización puede llegar a dar hasta tres advertencias al afiliado, mismo que si el afiliado no acata dichas órdenes, puede ser expulsado (Anónimo, comunicación personal, 28 de mayo de 2019).

6.3.4 Requisitos y técnicas para integrar afiliados

Con relación a los requisitos para integrar nuevos afiliados a la Organización A3, es necesario que la persona interesada tenga el título del VIPE, en caso de no tener título puede presentar cualquier documento que tenga los datos del vehículo, una identificación

oficial y el pago de una cuota única de \$350 pesos (Anónimo, comunicación personal, 28 de mayo de 2019).

El representante de la Organización A3 aseguró que la cuota que realiza el afiliado es un pago único, puesto que existen otras organizaciones que cada año cobran cierta cantidad a las familias y ello no lo considera como defender el patrimonio familiar. Aunado a ello, las placas no oficiales que proporcionan otras organizaciones vencen cada año, en cambio, las que proporciona la Organización A3, son de tiempo indefinido y se pueden utilizar hasta que el VIPE sea regularizado y, solamente cuando se pierda o se destruya la placa, la organización proporciona una nueva (Anónimo, comunicación personal, 28 de mayo de 2019).

Por otra parte, cualquier persona que esté de acuerdo con el propietario podrá conducir el VIPE, siempre que lo informe a la Organización A3, cuente con licencia de conducir y le sea otorgada una credencial que indique su afiliación (Anónimo, comunicación personal, 28 de mayo de 2019).

Ahora bien, si alguna persona no cuenta con un VIPE, pero tiene algún problema referente a su patrimonio familiar y está interesada en formar parte de la Organización A3, puede ser afiliado de la organización para buscar una solución a su problema (Anónimo, comunicación personal, 28 de mayo de 2019).

Así pues, al tratarse de las técnicas para integrar nuevos afiliados, la Organización A3 afirma que existen organizaciones afiliadoras que no realizan actividades de gestión; por consiguiente, las personas se dan cuenta de quién informa cómo está la situación y quién si realiza gestiones con autoridades, por lo que, ello los conduce a adherirse a la Organización A3 y por la confianza que les brindan (Anónimo, comunicación personal, 28 de mayo de 2019).

6.3.5 Placas no oficiales y registro vehicular

Finalmente, las placas no oficiales que proporciona la Organización A3 cuentan con el acrónimo y logotipo de la organización, el número de identificación del padrón vehicular y un código QR. Inclusive, se otorgan placas no oficiales para personas con discapacidad y para motocicletas (Anónimo, comunicación personal, 04 de abril 2019). Sin embargo, es necesario aclarar que no son oficiales por no ser emitidas por una autoridad facultada para ello.

6.4 Organización A4

6.4.1 Antecedentes de la organización

Por lo que se refiere a los antecedentes de la Organización A4, su representante tuvo su primer acercamiento en la defensa de los VIPE alrededor del año 1995, cuando trabajó con el fundador de ONAPPFAFA en un lavado de autos, una vez laborando con el Profesor José Guadalupe Barrios Núñez, el representante de la Organización A4 pidió formar parte de ONAPPFAFA y al aceptarlo lo mandaron a Tijuana para dirigir a esa organización (Anónimo, comunicación personal, 11 de julio de 2019).

Al tiempo de estar laborando en el estado de Baja California dentro de ONAPPFAFA, el representante de la Organización A4, asegura que hubo un fraude dentro de ONAPPFAFA por parte de su dirigente, donde se involucró grandes cantidades de dinero y ello provocó la afectación de alrededor de mil doscientas personas; lo cual generó que el representante de la Organización A4, en el año 2002 creara otra agrupación a partir de un financiamiento de iniciativa privada para pagar el dinero que hacía falta a las personas

afectadas, además para hundir a ONAPPFA como afirmó su representante (Anónimo, comunicación personal, 11 de julio de 2019). De esta manera, es como surge la Organización A4.

A partir de ello, el objetivo de la Organización A4 consiste en arreglar aquellos problemas de la sociedad que el gobierno no quiera, no pueda o le interese solucionar, ya que las labores de la organización consisten en tener un padrón con nombres y datos para presentarlo al gobierno y explicarles cuál es el problema que está afectando a la sociedad, (Anónimo, comunicación personal, 11 de julio de 2019).

Así pues, la Organización A4 tiene alrededor de 17 años funcionando, tiene presencia en los estados de Baja California, Baja California Sur, Sonora, Sinaloa, Chihuahua, Jalisco, Toluca y Estado de México, además cuenta con alrededor de 180 mil afiliados (dato proporcionado en entrevista) (Anónimo, comunicación personal, 11 de julio de 2019).

6.4.2 Métodos de apertura

La Organización A4 cuenta con oficinas en distintos puntos de la ciudad y en diversos estados, en estas instalaciones se recibe la documentación de las personas interesadas en afiliarse a la agrupación y proporcionan atención e información a algún interesado (Anónimo, comunicación personal, 11 de julio de 2019).

La ubicación de las oficinas se procura que sea en zonas estratégicas, como bulevares transitados en zonas de clase media hacia abajo, afirmó el representante de la organización (Anónimo, comunicación personal, 11 de julio de 2019).

De esta manera, el proceso de apertura de una oficina comienza por rentar oficinas, obtener los permisos correspondientes para funcionar, tales como permisos del derecho de piso, de operaciones y de propaganda (Anónimo, comunicación personal, 11 de julio de 2019).

Las cuotas que reciben de las afiliaciones son utilizadas en sueldos, bonos, pagos de impuestos, rentas, luz, teléfono, mantenimiento de las oficinas, viáticos y labor social (Anónimo, comunicación personal, 11 de julio de 2019). De tal forma que el sostenimiento económico de la organización es a partir de las cuotas, pues no reciben ningún otro tipo de apoyo (Anónimo, comunicación personal, 11 de julio de 2019).

Es importante agregar que la Organización A4 cuenta con una cadena de mando, la cual se establece en el siguiente orden: presidente, consejo directivo, coordinadores nacionales, estatales y municipales. Aunado a ellos, se integran contadores, abogados y secretarías que auxilian en las actividades que realiza la organización (Anónimo, comunicación personal, 11 de julio de 2019). Las decisiones dentro de la organización son hechas por el presidente y cuatro consejeros, además cuentan con alrededor de 300 empleados remunerados (Anónimo, comunicación personal, 11 de julio de 2019).

6.4.3 Requisitos y facultades para ser líder y afiliado

Dentro de las obligaciones que posee el representante de la Organización A4, consiste en darle certeza jurídica a las familias que poseen un vehículo extranjero (Anónimo, comunicación personal, 11 de julio de 2019), además considera que todas las decisiones que se tomen no deben perjudicar el patrimonio familiar ni mucho menos estar en contra de un gobierno (Anónimo, comunicación personal, 11 de julio de 2019).

Ahora bien, su representante insiste que en caso de darse en una situación la legalidad contra la justicia, ellos prefieren la justicia; por ello, si una familia se ve afectada por el decomiso de su vehículo, ellos hacen todo lo posible por devolverlos a la familia, mediante gestiones y trabajos que realizan con autoridades (Anónimo, comunicación personal, 11 de julio de 2019). De esta manera, procuran realizar su labor para generar confianza en las personas mediante sus resultados (Anónimo, comunicación personal, 11 de julio de 2019).

En consecuencia, los afiliados tienen la obligación de pagar una cuota única, misma que mantiene a la organización (Anónimo, comunicación personal, 11 de julio de 2019). Una vez que la persona se convierte en socio de la organización, se le otorga una placa no oficial que identifica a su vehículo, una credencial que lo acredita como miembro y con ello, puede circular por los estados de Baja California, Baja California Sur y hasta el municipio de Sonoyta, Sonora ¹⁴ (Anónimo, comunicación personal, 11 de julio de 2019).

Asimismo, los socios que formen parte de la organización tienen la obligación de asistir a las reuniones y juntas que se les convoque, deben conocer cuáles son los medios de defensa que tienen ante una autoridad que quiera extorsionarlos o quitar el vehículo, deben estar al tanto de la información que emite la organización en sus diversos medios de comunicación o redes sociales y en sí, estar al pendiente de las actividades que realice la organización (Anónimo, comunicación personal, 11 de julio de 2019).

¹⁴ Información que se contrasta con la afirmación de un vendedor de vehículos americanos en Tijuana, quien dijo los VIPE “pueden circular por Baja California y Baja California Sur hasta Sonoyta” (límite de la región parcial del estado de Sonora) (Anónimo, comunicación personal, 20 de julio de 2019).

6.4.4 Requisitos y técnicas para integrar afiliados

Los requisitos para formar parte de la Organización A4 son dos copias del título del vehículo, dos copias de la credencial de elector, y dos fotografías tamaño infantil. Una vez proporcionada dicha documentación, la organización se encarga de verificar que el vehículo no tenga reporte de robo (Anónimo, comunicación personal, 11 de julio de 2019).

El costo para afiliarse y ser miembro activo de la organización depende del año del vehículo, ya que la organización cuenta con un tabulador con el precio que cobra según el año del vehículo. La cantidad más baja es de \$970 pesos por un vehículo del año 1994 y anteriores, se cobran \$1970 pesos por un vehículo del año 2004 y, por un vehículo del año 2012 se cobran \$3470 pesos (Anónimo, fotografía propia, 11 de julio de 2019).

Los precios varían y aumentan su cantidad, desde \$100 hasta \$400 pesos, conforme el año del vehículo sea reciente, por lo que entre más nuevo el vehículo se pagará una cantidad mayor por afiliarlo (Anónimo, comunicación personal, 11 de julio de 2019).

6.4.5 Placas no oficiales y registro vehicular

Finalmente, las placas no oficiales que proporciona la organización contienen el logo y nombre de la organización, un código de identificación compuesto por las iniciales del nombre del presidente y una serie de números. Estas placas se colocan en el vehículo y se observó que algunas son de color azul fuerte y guinda, se desconoce la diferencia en el color, pero ambos contienen el nombre de la organización, por lo que puede tratarse de diferentes versiones de placas.

6.5 Recapitulación

Los antecedentes de las organizaciones afiliadoras coinciden en que tienen una antigüedad de 20 a 30 años establecidas entre la sociedad, ello indica que estas agrupaciones han logrado sobrevivir y permanecer por años, pero se han mantenido ejerciendo funciones y acciones que intentan solucionar la legalización de VIPE.

Sobre todo, se destaca que las organizaciones estudiadas de alguna manera tuvieron un vínculo con ONAPPAFA o alguna organización campesina, lo cual indica que sus representantes observaron un modelo a seguir, aprendieron prácticas que pueden replicar y con ello, crearon su propia organización afiliadora.

Cada una de estas organizaciones afiliadoras, tiene un padrón de afiliados que les aportan una cuota, con ella logran el mantenimiento de la propia organización y pagan los servicios, sueldos y viáticos; esto mismo, les permite continuar funcionando para afiliar a nuevos usuarios, ejerciendo sus labores de gestión ante el gobierno y la representación de los propietarios de VIPE.

Por otra parte, las cuatro organizaciones afiliadoras estudiadas coinciden en tener la presencia de figuras como el líder de la organización, los colaboradores, el apoyo externo de expertos y los afiliados. La característica más importante en los líderes o representantes, reside en que deciden qué se hace dentro de la organización, establecen las formas de organización y son la imagen de la misma; cada organización tiene colaboradores o empleados que auxilian en la operación de los módulos de atención y oficinas que establecen para afiliar a nuevos usuarios. Aunado a ello, las organizaciones recurren al apoyo de expertos en diversas disciplinas para realizar acuerdos o estrategias en beneficio de sus afiliados y para la legalización de los VIPE. Por último, los afiliados conforman la

mayor parte de la organización que se ve beneficiada por los logros y, representan el apoyo económico que sostiene a las organizaciones afiliadoras.

Otro punto interesante es que las cuatro organizaciones afiliadoras coinciden en establecer requisitos básicos para afiliarse a una persona; aunado a ello, las organizaciones son claras en establecer lineamientos o estatutos que deben acatar sus afiliados, con ello parece que pretenden cumplir con las leyes de tránsito para evitar ser detenidos por una autoridad.

Finalmente, las placas no oficiales que proporcionan las organizaciones, son identificadores que permiten distinguir a un VIPE afiliado de un vehículo mexicano y de otras organizaciones. Sin embargo, estas placas no son legales por no ser emitidas por una autoridad facultada para ello.

Capítulo 7. El marco cognitivo-cultural de las creencias comunes

7.1 Coordinación Ejecutiva de Verificación al Comercio Exterior (CEVCE)

En Sonora, la Secretaría de Hacienda del Gobierno del Estado a través de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y los convenios de colaboración, crearon la unidad administrativa denominada Coordinación Ejecutiva de Verificación al Comercio Exterior, con la finalidad de realizar el decomiso de vehículos y mercancías de procedencia extranjera que sean detectados en la entidad (Informe de respuesta a solicitud de transparencia a CEVCE, 14 de mayo de 2018.)

Una de sus facultades estipulada en la fracción V del artículo 14 del Reglamento Interior de la Secretaría de Hacienda del Estado, es la verificación de vehículos de procedencia extranjera, que se encuentren en circulación, en movimiento e inclusive estacionados, para comprobar su legal importación, estancia, o tenencia en el país.

Es así que por tratarse de una unidad administrativa que realiza actividades relacionadas con los vehículos de procedencia extranjera, se entrevistó a un servidor público adscrito a dicha unidad administrativa, para conocer las creencias comunes que tiene respecto del objeto de estudio de la presente investigación.

Primeramente, respecto de las funciones que realizan las organizaciones afiliadoras, Monserrat Mendivil (M.M.) considera que las organizaciones obtienen ventaja de los ciudadanos que pagan las cuotas para afiliarse, lo cual no garantiza que el vehículo esté legalmente dentro del país, provocando que sea susceptible de perder su patrimonio en un acto de fiscalización que realice alguna autoridad (comunicación personal, 29 de agosto de 2019).

Aunado a lo anterior, Mendivil considera que la circulación de VIPE con placas proporcionadas por una organización, es “tratar de hacer legal, lo ilegal” (comunicación personal, 29 de agosto de 2019). Por consiguiente, considera que los vehículos que circulan con placas de alguna organización “se encuentran de manera ilegal y en total contravención a lo expuesto en la ley aduanera, es decir, están infringiendo disposiciones legales o leyes mexicanas para estar aquí circulando” (comunicación personal, 29 de agosto de 2019).

Así pues, desde su perspectiva las organizaciones afiliadoras son “totalmente con fines de lucro” y contrarias al objeto no lucrativo que caracteriza a las asociaciones civiles (M.M., comunicación personal, 29 de agosto de 2019), por lo tanto estima que la función de estas organizaciones es vender la idea de protección al patrimonio, pero considera que en realidad no protegen a las unidades (M.M., comunicación personal, 29 de agosto de 2019). De esta manera, algunas de las creencias comunes que esta servidora pública tiene respecto de las organizaciones afiliadoras es que son lucrativas, ilegales y simulan proteger VIPE.

Ahora bien, respecto de las perspectivas en la omisión de impuestos por propietarios de VIPE, Mendivil (comunicación personal, 29 de agosto de 2019) expresa que es injusto e inequitativo para la ciudadanía que tiene un vehículo nacional, luego de que aporten más en comparación con el propietario de un VIPE.

Para ella como servidor público, lo conveniente sería la implementación de un padrón de VIPE, donde se inscriban los vehículos para que realicen las aportaciones correspondientes y contribuyan en mejoras de pavimento, saneamiento y demás servicios que se cobran al momento de revalidar las placas (M.M., comunicación personal, 29 de agosto de 2019). Asimismo, esta medida sugiere que no sea con efectos de una legalización, sino más bien una medida recaudatoria y de seguridad pública para el estado.

Con ello, los propietarios de VIPE deberían pagar impuestos de manera similar a un vehículo nacional, puesto que también circulan por las mismas calles y utilizan el pavimento que tal vez ocupa mejoras e inclusive contaminan (M.M., comunicación personal, 29 de agosto de 2019).

Es por ello que sugiere la creación de una dependencia que en sus actividades se dé de alta a los propietarios de VIPE, se cree un registro y se pueda realizar la aportación correspondiente. Aunado a ello, sugiere que al contribuir se les otorgue una placa y se realicen los estudios de verificación de emisión de contaminantes para asegurarse que sea un vehículo apto para circular y se requiere que el conductor del VIPE tenga licencia de conducir vigente, pues afirma que es común los choques automovilísticos donde los propietarios de VIPE no tienen licencia de conducir ni seguro de daños a terceros (M.M., comunicación personal, 29 de agosto de 2019). Con esto, se considera que existe una creencia común que implica que los propietarios de VIPE no aportan ni pagan impuestos de la misma manera que el propietario de un vehículo nacional, por ende los propietarios de vehículos nacionales tienden a expresar que es injusto para ellos.

En cuanto a la intervención del gobierno en el fenómeno de los VIPE y las organizaciones afiliadoras, Mendivil considera que ha sido nula la intervención, al no tomarse acciones que puedan eliminar o reducir la ilegal introducción de vehículos de procedencia extranjera (comunicación personal, 29 de agosto de 2019).

Por otro lado, Mendivil considera que una legalización de los VIPE sería benéfica para aquellos que se vieron en la necesidad de adquirir una unidad extranjera a bajo costo por no tener la capacidad económica para adquirir un vehículo nacional (comunicación personal, 29 de agosto de 2019). De esta manera, tendrían tranquilidad para circular donde residen, podrían contribuir en la recaudación del estado, estarían dados de alta en la

Secretaría de Hacienda para obtener sus placas oficiales y licencia de conducir (M.M., comunicación personal, 29 de agosto de 2019). En consecuencia, la ciudadanía estaría tranquila porque se pagan los impuestos correspondientes y el Estado estaría recaudando el dinero que hoy no percibe, así todos ganarían (M.M., comunicación personal, 29 de agosto de 2019).

Por último, explica que estos vehículos continúan circulando debido a que evitan la confrontación de grupos de personas que se inconforman ante injusticias, lo cual impide que la autoridad ejecute alguna acción en contra de un propietario de un VIPE en la ciudad, ya que pudiera correrse la voz y las personas pudieran organizarse para formar un plantón o tomar las calles. En este caso, CEVCE evita decomisar vehículos en la ciudad ante esta limitante, sin embargo, ellos podrían ejecutar acciones ya que están facultados por ordenamientos legales pero sólo establecen puntos de inspección en carreteras federales para regular el ingreso y la circulación de VIPE, puesto que deben permitir la libre internación al estado, por la zona libre estipulada en el Programa Sólo Sonora (M.M., comunicación personal, 29 de agosto de 2019).

7.2 Oficial de tránsito

Conforme a lo descrito en capítulos anteriores, los VIPE deberían ser detenidos por los agentes de tránsito, quienes están facultados acorde a lo establecido en la Ley de Tránsito y su Reglamento vigente. Justamente, se desconoce de qué manera actúa un oficial de tránsito ante la presencia de un VIPE, puesto que lo ideal sería detenerlo y remitir al departamento de tránsito como lo ordena la ley. Es por ello, que se entrevistó a un oficial

de tránsito para conocer las creencias comunes que tiene respecto de las organizaciones afiliadoras y los VIPE que circulan con placas no oficiales en la entidad.

El oficial de tránsito considera que las organizaciones afiliadoras no tienen ninguna función, no respaldan nada legalmente y son un negocio, el cual se supone apoya a quien tiene un vehículo pero considera que en la realidad no lo hacen ni otorga ninguna clase de apoyo (Oficial de tránsito, comunicación telefónica, 24 de agosto de 2019).

Por otra parte, el oficial de tránsito está consciente de que los VIPE son ilegales en el país aunque estén afiliados a alguna asociación civil y afirma “los engomados no son placas, son considerados vehículos sin placas” (Oficial de tránsito, comunicación telefónica, 24 de agosto de 2019). Es por ello que considera los VIPE como inexistentes, ya que no existe ningún registro de esos vehículos (Oficial de tránsito, comunicación telefónica, 24 de agosto de 2019). De esta manera, las creencias comunes que tiene respecto de los VIPE y las organizaciones afiliadoras, es que son innecesarias, ilegales y lucrativas.

El oficial de tránsito tiene en cuenta que la intervención del gobierno podría ser mejor si realmente se aplicara la ley y se detuvieran todos los carros, afirma que “los políticos no quieren que les hagan escándalos” y si en realidad el gobierno estuviera dispuesto a solucionar, empezarían por turnarse los VIPE a las instancias correspondientes (comunicación telefónica, 24 de agosto de 2019). Ciertamente, se destaca que el evitar la confrontación de grupos de ciudadanos representa un punto importante para las autoridades facultadas para realizar acciones en contra de VIPE, por lo que se constituye como una creencia común entre las autoridades.

El punto de vista respecto de una legalización de los VIPE para el oficial de tránsito, sería benéfica para los usuarios y el estado, luego de que pudiera recaudar dinero

en los pagos de importación, placas, impuestos y todo lo que implique que los propietarios de VIPE, tengan certeza jurídica sobre sus unidades (Oficial de tránsito, comunicación telefónica, 24 de agosto de 2019).

Ahora bien, en cuanto a la forma de actuar en presencia de un VIPE con placas no oficiales de una organización afiliadora; explicó que por ley, si el vehículo no comprueba la legal estancia debe ser turnado a la instancia correspondiente. Sin embargo, sus superiores les han dado órdenes de no detenerlos a menos que cometan una falta (Oficial de tránsito, comunicación telefónica, 24 de agosto de 2019). Esto refleja que las autoridades se ven impedidas de realizar sus facultades como lo estipulan diversos dispositivos legales, puesto que ello podría generar tumultos, reclamos y exigencias de la sociedad.

En consecuencia, si el oficial de tránsito se percató de un VIPE, aunque no haya cometido una falta a la Ley de tránsito, él está consciente que debería detener al conductor porque no está portando placas, sin embargo al no existir registro de VIPE es imposible encontrar un registro de identificación del propietario. Por lo que debe infraccionar al propietario del vehículo y debe llevarlo inmediatamente a que pague la multa correspondiente (Oficial de tránsito, comunicación telefónica, 24 de agosto de 2019). Con ello, se cubre la falta cometida y de alguna manera cumple con su deber, puesto que en la realidad no se podría multar al propietario, ya que no existe registro del vehículo en bases de datos de alguna autoridad ni tampoco la unidad posee placas oficiales que permitan identificar al propietario (Oficial de tránsito, comunicación telefónica, 24 de agosto de 2019).

Además, agregó que los VIPE pueden circular dentro del municipio y carreteras estatales, pero su circulación se pone en riesgo en carreteras federales pues ahí pueden ser

revisados y detenidos por la policía federal (Oficial de tránsito, comunicación telefónica, 24 de agosto de 2019).

Podría decirse que el modo de actuar de un oficial de tránsito ante un VIPE, consiste en solicitar al conductor que traiga su afiliación al día, licencia de conducir, seguro de daños a terceros para identificarlo, sin embargo dichos requisitos no indican que el vehículo está de manera legal en el país (Oficial de tránsito, comunicación telefónica, 24 de agosto de 2019), sino que es una manera de identificarlos.

En cuanto a la comisión de delitos en VIPE, el oficial de tránsito expresó que se dan casos, ya que por ser vehículos sin registro tienden a ser utilizados para esos fines pero también se cometen delitos en vehículos nacionales y robados (comunicación telefónica, 24 de agosto de 2019).

En definitiva, puede que en ciertas ocasiones la autoridad no detenga al conductor de un VIPE por no portar placas oficiales, pero en los casos de un accidente, negligencia en la conducción del automotor, conducción en estado de ebriedad, comisión de un delito, aunado a violaciones a la Ley de tránsito e inclusive si el vehículo hecha humo; los VIPE tienden a ser más susceptibles de ser detenidos (Oficial de tránsito, comunicación telefónica, 24 de agosto de 2019).

7.3 Asociación Mexicana de Distribuidores de Automotores, A.C.

Seguidamente, AMDA es un actor importante dentro del sector automotriz que constantemente expresa su opinión en contra de los vehículos de procedencia extranjera; como ejemplo, se manifestó en contra de la iniciativa de la Senadora Beltrones que pretendía regularizar vehículos de procedencia extranjera (“La AMDA se declara en contra

de la iniciativa,” 2018). Asimismo, expresaron que debido a la proliferación de organizaciones como UCD, ANAPROMEX y ONAPPAFA, han tenido que realizar acciones para informar a la sociedad de los riesgos que existen por tener un vehículo de procedencia extranjera (AMDA, 2018). Por ello, se entrevistó al administrador de AMDA en Sonora para conocer las creencias comunes respecto de las organizaciones afiliadoras y la circulación de VIPE en la entidad.

Al cuestionar al administrador de AMDA en Sonora sobre los vehículos de procedencia extranjera que circulan con placas de una organización expresó “el sector automotor, siempre ha estado en contra de la ilegalidad porque es ilegal” (comunicación personal, 02 de septiembre de 2019). Agregó que es culpa del gobierno federal que exista la circulación de estos vehículos debido a que hace un tiempo, cualquier vehículo era detenido por tránsito para ver cuáles eran sus condiciones y, si no estaba legal, era detenido. (Administrador de AMDA Sonora, comunicación personal, 02 de septiembre de 2019).

Asimismo, agregó que estamos en un estado de ilegalidad, donde se justifica con una supuesta labor social pero en realidad se trata de una corrupción que se da en las aduanas, las carreteras y entre las autoridades federales (Administrador de AMDA Sonora, comunicación personal, 02 de septiembre de 2019), generando más circulación de VIPE.

Dado lo anterior, el administrador tiene en cuenta que la única función de las organizaciones afiliadoras, es “proteger lo ilegal” (Administrador de AMDA Sonora, comunicación personal, 02 de septiembre de 2019). Aunado a ello, los percibe como grupos de fuerza que pretenden proteger lo que está fuera de la ley, mediante un interés económico pero que de igual forma son ilegales (Administrador de AMDA Sonora, comunicación personal, 02 de septiembre de 2019). Además, considera que este problema se debe a que la autoridad lo dejó crecer, llegando a conformar demasiadas organizaciones que trabajan bajo

ese interés social, lo cual las hace difíciles de detener. Por lo tanto, la solución que sugiere es poner orden y cerrar las fronteras (Administrador de AMDA Sonora, comunicación personal, 02 de septiembre de 2019).

Ahora bien, en cuanto a su opinión en la omisión de impuestos que realizan propietarios de VIPE, afirmó que por tratarse de algo ilegal, no es posible que paguen impuestos pero como de igual forma transitan por los caminos de quienes sí pagan sus impuestos; además si llegan a chocar no se hacen responsables, lo ideal es que cuenten con un seguro de daños a terceros (Administrador de AMDA Sonora, comunicación personal, 02 de septiembre de 2019) para que puedan hacerse responsables.

Por otra parte, describe la intervención del gobierno como nula, pues advierte que “Si ellos quisieran poner orden, si el gobierno federal quisiera poner orden, ya lo hubieran hecho desde hace mucho tiempo, pero se prestó precisamente a corrupción enorme, que es un montón de dinero que está corriendo” (Administrador de AMDA Sonora, comunicación personal, 02 de septiembre de 2019). Con ello, se identifica la corrupción, la ilegalidad, el evitar la confrontación de grupos y la culpa al gobierno, como creencias comunes que se ven relacionadas con las organizaciones afiliadoras y los VIPE.

En cuanto al punto de vista de una legalización de VIPE, el administrador de AMDA en Sonora expresó que el sector automotor está en contra de la legalización de esa clase de unidades, pero que también existen opiniones divididas por tratarse de un tema delicado. Ante esto, insiste en que lo ideal es cerrar las fronteras, no dejar que pasen más carros y que los vehículos que ya están en el país, se hagan pedazos sin legalizarlos (comunicación personal, 02 de septiembre de 2019).

Finalmente, explicó que AMDA y AMIA, realizan diversas acciones como negociaciones con el gobierno federal, para tratar de restringir o hacer más restrictiva la

entrada de unidades norteamericanas; como ejemplo de ello, es la medida de presentar el certificado de origen y solicitar el aumento de los aranceles de importación para tratar de contrarrestar la entrada de VIPE al interior del país (Administrador de AMDA Sonora, comunicación personal, 02 de septiembre de 2019). Por ende, estas asociaciones son piezas clave en el sector automotriz y podría decirse que funcionan como contrapeso ante cualquier medida que pretenda legalizar los VIPE.

7.4 Afiliados en organizaciones

A continuación se describen las creencias comunes que tienen por sentadas aquellos que son miembros activos dentro de una organización afiliadora, es decir, conocer la opinión de algunos afiliados para entender qué perspectivas tienen de la organización a la que pertenecen y de su vehículo.

Entre las personas afiliadas a alguna organización y que fueron entrevistadas para la presente investigación, expresaron tener varios años como miembros activos dentro de la agrupación, tal es el caso del Afiliado 1, quien tiene 13 años en una organización afiliadora (comunicación personal, 23 de julio de 2019). Explicó que para pertenecer a dicha organización tuvieron que realizar un pago de \$700 pesos, mientras que el Afiliado 2 tuvo que pagar \$1200 pesos para ser miembro de la organización (comunicación personal, 23 de julio de 2019).

En primer lugar, las funciones o servicios que le ofrece una organización se ven reflejadas en la opinión del afiliado, por ser beneficiado por dichas actividades. Ante ello, de las entrevistas semiestructuradas realizadas, se resalta la creencia común de protección que un afiliado expresó de la siguiente manera: “Protegen a los carros que no se pueden

importar y que no alcanzan el año que dice el gobierno” (Afiliado 1, comunicación personal, 23 de julio de 2019) y, otro más expresó “Le ayudan a uno a que no le quiten el vehículo por traer sin papeles el vehículo” (Afiliado 3, comunicación personal, 23 de julio de 2019).

Sin embargo, no solo las organizaciones afiliadoras ofrecen la función de proteger tu vehículo, ya que otros afiliados mencionaron que les proporcionan el servicio de asesoría legal, en caso de que la necesiten porque fueron detenidos por traer un VIPE o por otro motivo. Algunas organizaciones afiliadoras se encargan de ofrecerles un licenciado (Afiliado 4, comunicación personal, 23 de julio de 2019). Es así que la persona que está dentro de una organización afiliadora se siente protegido y encuentra ayuda por pertenecer en ella.

Por consiguiente, al preguntarle a los afiliados respecto de la omisión del pago de impuestos por el vehículo que conducen, entre sus respuestas expresaron que cubren el pago de impuestos de diversas maneras y están conscientes de que por el vehículo que conducen, no aportan los impuestos correspondientes. Un ejemplo de ello es la siguiente afirmación “No pagamos impuestos por el carro pero por los demás impuestos sí pagamos” (Afiliado 3, comunicación personal, 23 de julio de 2019).

Es así que, otros afiliados expresaron que estarían de acuerdo en pagar impuestos, si pudieran obtener placas oficiales para su vehículo (Afiliado 2, comunicación personal, 23 de julio de 2019) e inclusive, hubo algunos que expresaron estar de acuerdo en pagar impuestos como si se tratara de un vehículo nacional (Afiliado 4, comunicación personal, 23 de julio de 2019).

Entre tanto, quienes están afiliados a una organización estiman que la intervención del gobierno en esta problemática ha sido indiferente e insatisfactoria, luego de que

expresen “No han ayudado, nomás dicen que van a ayudar pero no lo hacen” (Afiliado 3, comunicación personal, 23 de julio de 2019), asimismo manifiestan que “Aparentemente no están haciendo nada, si estuvieran haciendo algo por lo menos se podría importar” (Afiliado 4, comunicación personal, 23 de julio de 2019).

Por consiguiente, no sólo culpan al gobierno por la falta de una solución sino que consideran que “Los políticos se involucran en la venta de autos chocolate porque eso nunca se va a acabar” (Afiliado 1, comunicación personal, 23 de julio de 2019). Ahora bien, aunque no existen pruebas de ello, son indicios que consideran a la problemática sin solución porque existen personas en posiciones de poder que se ven beneficiadas con ella.

Con respecto a la legalización de los VIPE, los propios afiliados piensan que sería “Buena para nosotros, así andaríamos derechos” (Afiliado 2, comunicación personal, 23 de julio de 2019), inclusive consideran que el gobierno puede recaudar dinero mediante una legalización, pues afirman lo siguiente: “Que los regularicen, me parece bien, el gobierno es tonto si pueden agarrar dinero de ahí, pero no lo hacen, dejan que un particular lo agarre” (Afiliado 3, comunicación personal, 23 de julio de 2019). Así pues, los afiliados en organizaciones afiliadoras son quienes están esperanzados para tener una solución a la situación jurídica de sus vehículos, puesto que se muestran dispuestos y de acuerdo en que se realice, siempre que los vehículos puedan ser susceptibles de importar de manera definitiva y puedan tener placas oficiales.

Para concluir este apartado, los afiliados expresaron que para ellos sería ideal que la legalización de VIPE incluya a todos los vehículos (Afiliado 1, comunicación personal, 23 de julio de 2019). Además proponen la utilización de un tabulador, donde los vehículos más recientes puedan ser importados y quienes poseen un vehículo de año modelo antiguo, no pueda importarse al país (Afiliado 3, comunicación personal, 23 de julio de 2019),

finalmente, otros más proponen que la legalización sea realizada conforme a los modelos y la antigüedad del vehículo (Afiliado 4, comunicación personal, 23 de julio de 2019).

7.5 Ciudadanía

En último término, es necesario tener en cuenta las creencias comunes que se conforman en la ciudadanía, puesto que ellos son quienes observan a los VIPE circulando por las calles portando placas no oficiales de distintas organizaciones. Por esta razón, se realizaron entrevistas semiestructuradas y encuestas en las ciudades de Hermosillo, Tijuana y Ensenada, a personas que tengan un vehículo con placas oficiales, es decir vehículos nacionales, además se tomaron en cuenta personas que no tienen un vehículo pero que mostraron tener una opinión respecto del problema de investigación.

Antes que nada, es menester conocer qué piensan de las personas de los VIPE que circulan con placas no oficiales, lo que resultó que entre los participantes hubiera diversas opiniones, donde predomina la visión negativa en contra de estos vehículos.

Un ejemplo de las creencias comunes que tiene la ciudadanía es “No deben circular en esas condiciones, deben pagar para portar placas como todos los contribuyentes. Se están acabando las calles y ellos no aportan dinero al estado ni al municipio para el mantenimiento de las mismas” (Ciudadano 22, comunicación personal, 17 de septiembre de 2019), así también “Es injusto para los que pagamos impuestos” (Ciudadano 10, comunicación personal, 08 de septiembre de 2019), con lo que se evidencia una creencia común entre los ciudadanos, que refleja desigualdad ante la omisión del pago de impuestos por propietarios de VIPE.

Algunos ciudadanos hicieron los siguientes comentarios “Están violando la ley” (Ciudadano 17, comunicación personal, 11 de septiembre de 2019), e inclusive “Son demasiados y en su mayoría, no respetan las leyes de tránsito” (Ciudadano 18, comunicación personal, 11 de septiembre de 2019), esto refleja una creencia común entre los ciudadanos de que los VIPE transgreden los ordenamientos legales establecidos.

Ahora bien, también hubo comentarios que expresan una creencia común en la utilización de VIPE para trabajar o para desplazarse al trabajo, como ejemplo: “Si deberían de circular solo que lo utilicen para ir al trabajo” (Ciudadano 4, comunicación personal, 19 de marzo de 2019) y “Está bien siempre y cuando sean utilizados para trabajo (herrereros, albañiles, entre otros) y sean modelos no recientes” (Ciudadano 14, comunicación personal, 11 de septiembre de 2019).

Por consiguiente, se les pidió a los ciudadanos indicar el nombre de las organizaciones afiliadoras que conocen o ven de manera frecuente sus placas en VIPE, entre sus respuestas la organización que más se mencionó fue ONAPPAFA, seguida de FEOSS, ODEPAFA, CONDEFA y ANAPROMEX. Podría decirse entonces que al hablar de los VIPE o de organizaciones afiliadoras, la ciudadanía lo relaciona principalmente con ONAPPAFA, por lo que podría considerarse un referente.

Después, al cuestionar a los ciudadanos respecto de las funciones que consideran que realiza una organización afiliadora, entre sus respuestas se encontró una diversidad de creencias comunes que compartieron entre sí diversos ciudadanos, tales como: seguridad, protección, asesoría jurídica, regularización, tipo de permiso, lucrativas e inclusive, hubo quienes desconocen las funciones o servicios que proporciona una organización afiliadora.

Por ejemplo, un ciudadano expresó que las organizaciones afiliadoras no tienen ninguna función, sino que sólo se aprovechan de quienes tienen vehículos de procedencia

extranjera para recaudar dinero y se desconoce en qué se utilizan esos fondos (Ciudadano 22, comunicación personal, 17 de septiembre de 2019). En ese mismo sentido, hubo alguien que describió las funciones de la siguiente manera “Afiliar carros chocolates a una organización que no tiene representación legal, es un fraude” (Ciudadano 17, comunicación personal, 11 de septiembre de 2019) y hubo quien los describe como “Son organizaciones que trabajan fuera de la ley” (Ciudadano 18, comunicación personal, 11 de septiembre de 2019).

No obstante, también hubo ciudadanos que describieron las funciones de una organización afiliadora, como medida de protección y seguridad para evitar que los decomisen (Ciudadano 1, comunicación personal, 19 de marzo de 2019); así también de congregación de los dueños de esos autos (Ciudadano 12, comunicación personal, 11 de septiembre de 2019).

Atendiendo a estas consideraciones, los ciudadanos entrevistados expresaron su punto de vista respecto de la omisión del pago de impuestos por parte de propietarios de VIPE, donde sus respuestas reflejan injusticia e inconformidad, acompañados de afirmaciones como “Está mal que no paguen impuestos, es algo que todos pagamos, es una ley que como ciudadano debemos de cumplir” (Ciudadano 28, comunicación personal, 11 de septiembre de 2019), “Deben pagar los mismos impuestos que uno” (Ciudadano 7, comunicación personal, 22 de julio de 2019) e inclusive consideran que los propietarios de VIPE se afilian a una organización para omitir el pago de impuestos por un vehículo, tal y como el Ciudadano 20 afirma “Por lo que he escuchado de algunos dueños, creo que muchos de ellos lo hacen por lo mismo, para no pagar impuestos, pero lo deberían de hacer al igual que cualquier ciudadano”(comunicación personal, 11 de septiembre de 2019).

Seguidamente, los ciudadanos describen la intervención del gobierno en el fenómeno de los VIPE y las organizaciones afiliadoras como deficiente, de mala calidad, nula, débil, lenta, opaca y pasiva, además hay quienes consideran que no interviene y otros cuantos consideran que su intervención tiene fines clientelares.

Por lo tanto, algunas de sus afirmaciones fueron “No veo ninguna intervención, siguen abundando los autos con esas placas” (Ciudadano 21, comunicación personal, 11 de septiembre de 2019), es “Lenta, opaca y violentan la ley al no ejercerla” (Ciudadano 17, comunicación personal, 11 de septiembre de 2019), “La intervención es regular, a veces dicen que lo van a hacer y otros no. Como todos los gobiernos prometen cosas y no parece que esta se va a solucionar” (Ciudadano 4, comunicación personal, 19 de marzo de 2019).

De manera semejante, los ciudadanos creen que el gobierno está consciente del problema pero decide no realizar nada al respecto, luego de que alguien pueda estar siendo beneficiando, como afirmó el ciudadano 15 “Institucionalmente solapan, en lo personal, alguien se está beneficiando indebidamente” (Ciudadano 15, comunicación personal, 11 de septiembre de 2019) y por otro lado, “No quieren el conflicto ya que sería pérdida de muchos votos en las elecciones, el que tome la decisión de decomisar o regularizarse es complicidad” (Ciudadano 22, comunicación personal, 17 de septiembre de 2019), lo cual se considera una creencia común de clientelismo en relación con los VIPE y las organizaciones afiliadoras.

Para continuar, se les preguntó a los ciudadanos su opinión respecto de una legalización de los VIPE, a lo cual sus respuestas conforman algunas creencias comunes en favor de una legalización a pesar de que entre sus anteriores respuestas se percibía una inconformidad con la presencia de VIPE y de organizaciones afiliadoras. Por lo que, la ciudadanía parece estar a favor de una legalización para que el problema se solucione, los

propietarios puedan hacerse responsables, identificables y paguen los impuestos correspondientes por el vehículo.

Como resultado de lo anterior, se describen las creencias comunes de algunos ciudadanos en favor de una legalización: “Que se regularicen los que deban regularizarse, los que entran dentro del periodo que estipula el gobierno federal. Que no regularicen chatarra que solo contamina y luego queda abandonada en las calles” (Ciudadano 26, comunicación personal, 11 de septiembre de 2019), “Necesaria desde hace décadas” (Ciudadano 12, comunicación personal, 11 de septiembre de 2019) y “Si debe haber regularización, todos parejos, todos bajo el mismo régimen” (Ciudadano 7, comunicación personal, 22 de julio de 2019).

Hubo ciudadanos que ven la legalización de los VIPE como una oportunidad para mejorar y tener un control, así como de recaudación para el gobierno (Ciudadano 19, 11 de septiembre de 2019). Inclusive, proponen dar una solución definitiva al problema con la condición de ya no permitir el ingreso de más vehículos y decomisar aquellos que no quieran regularizarse (Ciudadano 19, 11 de septiembre de 2019).

Finalmente, se observa que entre la ciudadanía existen diversas opiniones y creencias comunes que poco a poco van conformando una concepción respecto de los VIPE y de las organizaciones afiliadoras, las cuales toman posiciones positivas y negativas, pero al final de cuentas la mayor parte coincidió en que el gobierno necesita legalizar los VIPE de manera definitiva.

Capítulo 8. Los rasgos del marco cognitivo-cultural en organizaciones afiliadoras

8.1 El aspecto de las creencias comunes en la población

Con respecto a las creencias comunes en la población, gran parte de las personas que utilizan un VIPE, recurren a ellos por ser más baratos y de calidad superior en comparación a un vehículo mexicano. Los VIPE que provienen de Estados Unidos de América llegan a México en buenas condiciones mecánicas, ya que en su país de origen se les da un mejor cuidado y las vialidades están en mejores condiciones, lo que ocasiona que los VIPE se conserven en mejor estado por más tiempo (Anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019).

8.1.1 Organización A1

8.1.1.1 Funciones que realiza la organización afiliadora

Algunas de las funciones que realiza la Organización A1, es la creación de programas y proyectos en beneficio de sus afiliados, los cuales se enfocan encontrar una vivienda digna, proyectos productivos de animales y el apoyo en la defensa del patrimonio familiar. Asimismo, busca gestionar programas en los tres niveles de gobierno que beneficien a los afiliados (Anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019).

La Organización A1 asegura tener buena relación con otras organizaciones afiliadoras, ya que no tienen diferencias entre sí porque persiguen el mismo fin, inclusive en ocasiones realizan actividades en conjunto. Consideran que son un movimiento social de lucha integrado por diversas organizaciones afiliadoras, lo cual los hace más fuertes y difíciles de controlar por parte del gobierno (Anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019).

Por otra parte, la Organización A1 cuenta con un vehículo de auxilio vial que ante cualquier problema que tenga un afiliado, acuden para auxiliarlo y sólo es necesario llamar por teléfono para pedir su atención (Anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019).

En consecuencia, se cuenta con el respaldo de abogados, aseguradoras y expertos que apoyan a la organización ante cualquier situación que deba solucionarse (Anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019).

En el caso de la aseguradora que recomiendan, esta brinda un servicio de responsabilidad civil en caso de un accidente vial por un afiliado, cubren los daños generados hasta por 400 mil pesos y para estar asegurado, el afiliado paga 1500 pesos. Actualmente, un 30 por ciento de los miembros activos cuentan con un seguro (Anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019).

8.1.1.2 Perspectivas respecto de la omisión de impuestos

Con relación al pago de impuestos, el representante de la Organización A1 afirma que sus afiliados están dispuestos a pagar los impuestos correspondientes por el uso de VIPE, siempre y cuando estos sean justos, luego de que los afiliados están de acuerdo en pagar impuestos, pero solamente hace falta que el gobierno indique cuándo, dónde y cómo pagarlos, afirmó el representante de la Organización A1 (Anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019).

8.1.1.3 La intervención del gobierno desde una perspectiva externa

La Organización A1 tiene comunicación con el gobierno, donde externa sus solicitudes de regularizar la situación de los VIPE, es por ello que su representante afirma que el gobierno

está consciente de una culpabilidad como generador del problema de los VIPE (Anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019).

Conviene añadir que el gobierno estableció un programa para incentivar el turismo, conocido como Programa Sólo Sonora, el cual se encuentra vigente y permite que un residente o ciudadano norteamericano pueda circular por el estado de Sonora hasta Empalme, Sonora, de manera libre y sin necesidad de tramitar un permiso o importar su VIPE. Inclusive, el representante de la Organización A1 indica que este programa ha permitido el ingreso de muchos VIPE, ya que el vehículo viene desde de Estados Unidos de América, ingresa circulando la persona bajo el amparo del Programa Sólo Sonora y es dejado en la entidad, después la persona regresa al extranjero en autobús (Anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019).

Parte de la comunicación que existe entre el gobierno y la Organización A1, es colaborar en caso de algún accidente por parte de un afiliado, con la información de los datos del propietario y VIPE (Anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019).

En consecuencia, hay ocasiones en que funcionarios que recién ingresan al gobierno, tienen la idea de decomisar los VIPE, es aquí cuando la Organización A1 comienza a tomar acciones que amparen y permitan defender el patrimonio de sus afiliados, por lo que se reúnen y organizan para consolidar estrategias de defensa (Anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019).

En suma, el representante de la Organización A1 asegura que el gobierno entiende que falló al permitir la entrada de VIPE, inclusive está consciente de que no existe otro camino por donde ingresen los VIPE sino a través de las aduanas, por lo que la organización está en constante búsqueda de un diálogo con el actual presidente para que regularice los aproximadamente 4 millones de VIPE (cifra proporcionada en entrevista) que

circulan por todo el territorio mexicano (Anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019).

8.1.1.4 Percepciones de una legalización de VIPE

La Organización A1 constantemente presenta solicitudes al gobierno, donde exponen que las personas que circulan en un VIPE son personas de escasos recursos que buscan legalizar su patrimonio (Anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019).

En efecto, el gobierno implementó diversos mecanismos para regularizar el fenómeno de los VIPE, sin embargo, hace más de 10 años que no se establece un programa de regularización, pues el último fue durante el mandato del expresidente Vicente Fox (Anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019).

Después de ello, hubo intentos de regularización, pero tenían limitantes que hicieron imposible lograr la importación de estos vehículos. Por lo que, algunos vehículos pudieron acoger tales decretos o programas de regularización; sin embargo, los vehículos más antiguos fueron rezagados y quedando marginados. Éstos forman parte de los VIPE que se acumulan y se continúa la lucha por su regularización (Anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019).

El trabajo de las organizaciones afiliadoras se ve reflejado en la tolerancia que tiene el gobierno hacia los VIPE que circulan por la entidad, ya que su representante afirma que el gobierno llamó a las organizaciones afiliadoras para trabajar en conjunto, como coordinación en asuntos de seguridad pública, ya que todo vehículo afiliado está ubicado dentro de alguna organización afiliadora (Anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019).

El representante de la Organización A1 espera que el gobierno genere apoyos, ya que la necesidad de tener un vehículo ha aumentado desde que el sistema de transporte público está en malas condiciones, entonces el gobierno debe buscar crear facilidades de movilidad para las personas. Como no existen en la ciudad otros medios de transporte, entonces las personas recurren a este tipo de vehículos para llegar a tiempo al trabajo y realizar sus actividades cotidianas, sobre todo porque las personas no cuentan con los recursos para comprar un vehículo nuevo de agencia (Anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019).

En definitiva, el mayor obstáculo que tienen las organizaciones afiliadoras es la Asociación Mexicana de Distribuidores de Automotores (AMDA), pues aseguran que ellos no quieren involucrarse con las organizaciones y consideran que se ven afectadas en su negocio, sin embargo, el representante de la Organización A1 aseguró que son un mercado muy diferente (Anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019).

8.1.2 Las lógicas compartidas de acción en una organización afiliadora

8.1.2.1 La publicidad y los medios de difusión

Los medios que utilizan para dar publicidad y/o difusión a la Organización A1, es a través de una página de Facebook, donde suben información relativa a la organización y mantienen informados a sus afiliados sobre algún aspecto en específico (Anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019). La Organización A1 no cuenta con página web, sino que utilizan las redes sociales como medio para allegar a sus afiliados.

8.1.2.2 Difusión de ser asociaciones civiles

Respecto de la figura jurídica de asociación civil que acoge la Organización A1, su representante afirma estar legalmente constituida y registrada ante la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, además afirma que pagan impuestos, cuentan con el Registro Federal de Contribuyentes, el Registro Público de la Propiedad y demás instancias legales. Todo ello, para funcionar correctamente como una asociación civil, de lo contrario aseguran que estarían débiles como organización (Anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019).

8.1.2.3 Divulgación de vínculos con partidos políticos

Finalmente, la Organización A1 asegura que cuenta con el apoyo de la Senadora Sylvana Beltrones, quien presentó ante el Senado de la República una iniciativa que propone regularizar los vehículos de procedencia extranjera. Afirman que el contenido de la iniciativa fue realizado bajo el consenso de diversas organizaciones afiliadoras que se reunieron con la Senadora para realizar el planteamiento de la iniciativa (Anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019).

8.2.1 Organización A2

8.2.1.1 Funciones que realiza la organización afiliadora

Algunas de las otras funciones que realiza la Organización A2, consisten en apoyo de aparatos ortopédicos, sillas de ruedas, andaderas, camas de hospital, para aquellos que las necesitan. Además, aseguran si alguien llega a necesitar dinero, pueden acudir a las oficinas

para que sean apoyados, incluso son reconocidos en la radio y por las autoridades, por brindar un apoyo social (Anónimo, comunicación personal, 24 de mayo de 2019).

8.2.1.2 Perspectivas respecto de la omisión de impuestos

Por otro lado, la organización considera que sus afiliados pagarán los aranceles correspondientes, si se llega a realizar una regularización de los VIPE en el país (Anónimo, comunicación personal, 24 de mayo de 2019).

8.2.1.3 La intervención del gobierno desde una perspectiva externa

Acercas de la forma de intervención del gobierno en el problema que rodea a los VIPE, por parte de la organización se considera que se debe atender la problemática a fondo, ya que para ellos el tener un vehículo no es un lujo sino un artículo de primera necesidad. Asimismo, afirma su representante que los políticos son socios de armadoras y distribuidoras automotrices que están en contra de los VIPE, pero considera que los VIPE no afectan la venta de vehículos nacionales, sino que ayudan en el traslado de las personas puesto que el sistema de transporte está saturado (Anónimo, comunicación personal, 24 de mayo de 2019).

8.2.1.4 Percepciones de una legalización de VIPE

Por lo que se refiere a la legalización de vehículos de procedencia extranjera, la Organización A2 considera que es necesaria una regularización en general, no sólo de vehículos sino de todo lo que está ilegal en el país, debido a que existen vehículos y maquinaria de procedencia extranjera que se encuentra ilegal en el país; una vez realizado

esto se deben bajar los aranceles para que las personas puedan pagarlos (Anónimo, comunicación personal, 24 de mayo de 2019).

8.2.2 Las lógicas compartidas de acción en una organización afiliadora

8.2.2.1 La publicidad y los medios de difusión

En relación con la publicidad que la Organización A2 utiliza para atraer afiliados, se especifica que las personas recurren a la organización a través de las recomendaciones que hacen otras personas que ya forman parte de ella. Inclusive, su representante agrega que no se permite la publicidad abierta, porque ello sería una apología del delito, debido a que se estaría incitando a la introducción de vehículos de procedencia extranjera y es considerado como contrabando (Anónimo, comunicación personal, 24 de mayo de 2019).

8.2.2.2 Difusión de ser asociaciones civiles

La Organización A2 es una asociación civil que cuenta con los registros correspondientes para funcionar, además su representante afirma que en todo momento hace la aclaración a todo aquel que recurre a afiliarse de que se trata de una asociación civil, no son permisos para circular sin placas y tampoco son dependencias de gobierno. Con ello, se aseguran de que las personas entiendan la realidad de la situación que rodea a los VIPE (Anónimo, comunicación personal, 24 de mayo de 2019).

8.2.2.3 Divulgación de vínculos con partidos políticos

Para concluir, esta organización afirma que algunos partidos políticos se han acercado a su organización y considera que uno debe buscar la política de avanzar que no perjudique a los

afiliados. Además, afirma que logró una regularización de VIPE mediante el cabildeo con un diputado (Anónimo, comunicación personal, 24 de mayo de 2019).

8.3.1 Organización A3

8.3.1.1 Funciones que realiza la organización afiliadora

Algunas de las funciones y servicios que brinda la organización a sus afiliados son: un seguro de daños contra terceros; otorgan cartas de no robo del vehículo; tramitar un amparo federal para que el vehículo no sea molestado; en caso de no contar con los documentos del vehículo, la organización puede solicitarlos en Estados Unidos de América; en caso de que se haya extraviado el documento, la organización solicita el título o documentos que avalen y por otro lado, si el afiliado tiene algún problema en su patrimonio, la organización puede auxiliar para ayudar a solucionar dicha problemática (Anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019).

8.3.1.2 Perspectivas respecto de la omisión de impuestos

Es posible que la Organización A3 esté de acuerdo en que sus afiliados paguen los impuestos correspondientes por el VIPE; sin embargo, consideran necesario que el gobierno reflexione la importación definitiva de estos automóviles (Anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019).

Por otra parte, la propia organización afirma que no realizan venta de VIPE, ya que sus estatutos no lo permiten y en caso de realizarse, se estarían viendo involucrados en un delito de evasiones de impuestos al fisco federal, pero aseguró que existen organizaciones

afiliadoras que realizan venta de VIPE (Anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019).

8.3.1.3 La intervención del gobierno desde una perspectiva externa

Acerca de la intervención del gobierno, la Organización A3 considera que el gobierno debe obstruir las entradas de VIPE, ya que mientras sigan dejando que sean introducidos, la corrupción continuará y este tipo de problemas no se van a terminar. Además, consideran continuar apoyando y protegiendo al patrimonio familiar, por lo que el gobierno no debe dejar entrar al país vehículos irregulares (Anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019).

8.3.1.4 Percepciones de una legalización de vehículos de procedencia extranjera

La Organización A3 considera que están por lograr la novena legalización, inclusive considera que vendrán otras por parte de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público o por alguno de sus órganos desconcentrados. De ahí que, consideren que lo principal es que el gobierno otorgue un pedimento de importación definitivo para pagar los impuestos correspondientes y posteriormente, obtener las placas del vehículo (Anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019).

8.3.2 Las lógicas compartidas de acción en una organización afiliadora

8.3.2.1 La publicidad y los medios de difusión

El representante de la Organización A3 afirma que a través de las acciones de gestión que realiza, han obtenido logros ante las autoridades, como la publicación y transparencia de sus actividades, lo que genera por sí mismo publicidad para la organización y con ello, la ciudadanía se da cuenta que trabajan problemas sociales y acuden a afiliarse con ellos (Anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019).

Además, la organización tiene un grupo de WhatsApp donde se les comunica información a todos aquellos que forman parte, no tienen página web, sino que utilizan una red social para publicar información de las actividades y avances en las gestiones con el gobierno, agregan anuncios y recomendaciones para sus afiliados y publican entrevistas que le hacen al representante de la Organización A3 (Anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019).

8.3.2.2 Difusión de ser asociaciones civiles

Por otro lado, esta organización afiliadora asegura contar con su respectiva acta constitutiva registrada ante la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, está dentro del Registro Federal de Contribuyentes y está constituida legalmente como asociación civil para tratar de solucionar la situación de los VIPE al ser un problema social (Anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019).

8.3.2.3 Divulgación de vínculos con partidos políticos

La Organización A3 considera que los partidos políticos y los políticos siempre buscan a los líderes de organizaciones porque mueven personas y porque sobre esa gente está el logro de ellos para ser candidatos o pertenecer a un buen gobierno. Además, agrega que todos los partidos políticos se han acercado a la organización para que les ayuden en la cuestión de subir y/o lograr obtener un puesto dentro del gobierno (Anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019).

Para concluir, la organización se considera neutral en torno a pertenencia en partidos políticos, debido a que son una organización civil que no forma parte de ningún partido; sin embargo, su representante afirmó que sí apoyan a quien les dé más a las familias (Anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019).

8.4.1 Organización A4

8.4.1.1 Funciones que realiza la organización afiliadora

Parte de las funciones que realiza la Organización A4 se basan en un compromiso social y la legalidad, que inclusive puede incursionar en el ámbito político, como afirma su representante (Anónimo, comunicación personal, 11 de julio de 2019). Además, otorgan ayuda social pero su enfoque está dirigido a los vehículos (Anónimo, comunicación personal, 11 de julio de 2019).

La Organización A4 asegura no tener competencia con otras organizaciones afiliadoras en el estado de Baja California Sur, pero debido a la presencia de diversas organizaciones afiliadoras en Delicias, Chihuahua, en los municipios de Sonoyta y Puerto Peñasco, en Sonora; ahí podría existir un poco de competencia. No obstante, están seguros

de que el trabajo que realizan promueve el que las personas recurran a ellos (Anónimo, comunicación personal, 11 de julio de 2019).

8.4.1.2 Perspectivas respecto de la omisión de impuestos

En cuanto al tema de los impuestos, el representante de la organización considera que están dispuestos en pagar los impuestos si son justos y conforme a los salarios mínimos (Anónimo, comunicación personal, 11 de julio de 2019). Sin embargo, consideran que la autoridad es el principal infractor de las leyes, al permitir la entrada de VIPE al país, ya que afirmó que existen de alrededor de 5 millones de VIPE en el país (cifra proporcionada en entrevista) y asegura que la autoridad ante dicho problema considera imposible su solución. Por lo tanto, para la Organización A4 es incongruente que la autoridad esté en dicha posición si no tiene la capacidad para resolver y está rompiendo las leyes mexicanas, es por ello que consideran que son ellos quienes deben de resolver (Anónimo, comunicación personal, 11 de julio de 2019).

8.4.1.3 La intervención del gobierno desde una perspectiva externa

La Organización A4 considera que la intervención del gobierno se ha desarrollado de una mala manera (Anónimo, comunicación personal, 11 de julio de 2019). Para el representante de la Organización A4, muchos gobiernos estatales tienen otras intenciones o pretenden solucionar el problema de los vehículos; sin embargo, la organización está consciente de que un gobierno a nivel municipal o estatal no puede resolver el problema que envuelve a los VIPE, puesto que se trata de un problema federal que sólo puede ser resuelto por el presidente del país (Anónimo, comunicación personal, 11 de julio de 2019).

Así pues, para ellos más a allá de intentar resolver dicho problema, consideran que para el gobierno se trata de una cuestión de populismo, electorera y de atraer la atención del problema (Anónimo, comunicación personal, 11 de julio de 2019). Inclusive expresan que un gobierno estatal ayuda a facilitar de cierto modo, así como ellos facilitan una lucha, pero están conscientes que la solución definitiva recae en el gobierno federal (Anónimo, comunicación personal, 11 de julio de 2019).

8.4.1.4 Percepciones de una legalización de VIPE

En relación con la percepción de una legalización de vehículos de procedencia extranjera, para el representante de la organización lo ideal sería que se realice mediante las aduanas que existen en el país, para que el vehículo obtenga un pedimento de importación definitivo y las placas nacionales (placas oficiales que emite la autoridad correspondiente); aunado a ello, expresó que el pago de los impuestos correspondientes se debe realizar conforme a los salarios mínimos para incluir a los vehículos de año modelo 2014 hacia abajo y toda la mercancía importada que es ilegal, puesto que para él son los ideales (Anónimo, comunicación personal, 11 de julio de 2019).

8.4.2 Las lógicas compartidas de acción en una organización afiliadora

8.4.2.1 La publicidad y los medios de difusión

La Organización A4 utiliza los medios de comunicación, como redes sociales, página web, distribución de volantes en las calles y perifoneo, para darle publicidad y atraer más personas a su organización (Anónimo, comunicación personal, 11 de julio de 2019).

Su página web y redes sociales contienen videos de reuniones y actividades que realizaron dentro de la organización, aunado a ello proporcionan información importante para sus afiliados, utilizan vídeos con edición en fotografía, texto y animación, lo cual los hace llamativos (Anónimo, comunicación personal, 11 de julio de 2019).

En consecuencia, la Organización A4 tiene un programa que transmiten en televisión por cable y redes sociales, donde dan anuncios e información para sus afiliados, así como noticias interesantes y es conducido por representantes de la propia organización (Anónimo, comunicación personal, 11 de julio de 2019).

8.4.2.2 Difusión de ser asociaciones civiles

El representante de la Organización A4 afirma que se encuentran constituidos legalmente como asociación civil, cuentan con acta constitutiva ante un notario público, tienen Registro Federal de Contribuyentes (RFC), además afirman tener registro ante el IMPI, el cual corresponde a una marca registrada y permiso de la Secretaría de Relaciones Exteriores (SRE), consideran que cuentan con lo básico para realizar sus funciones (Anónimo, comunicación personal, 11 de julio de 2019).

8.4.2.3 Divulgación de vínculos con partidos políticos

Para concluir, en cuanto a las relaciones con partidos políticos, el representante de la Organización A4 afirma que todos los partidos políticos se han acercado a la organización, pero que solamente buscan o apoyan a quien sea su amigo (Anónimo, comunicación personal, 11 de julio de 2019).

Inclusive, la organización ha realizado trabajos en conjunto con políticos afiliados al partido del PAN y PRI, donde mediante su apoyo y ayuda lograron que un político ganara

la elección en turno, esto mediante votos y/o limpiando una imagen, por lo que consideran que realizan un ayuda para posteriormente dicha persona se encuentre en el poder los ayude (Anónimo, comunicación personal, 11 de julio de 2019).

Sin embargo, aseguran no tener preferencia por algún partido político en particular, sino que el apoyo que realizan, se hace a la persona sin importar el partido político (Anónimo, comunicación personal, 11 de julio de 2019).

Capítulo 9. Isomorfismo institucional

En capítulos anteriores se explicó la definición de campos organizacionales, los cuales se presentan en diversas formas pero una vez establecidos tienden a homogeneizar a través del proceso conocido como isomorfismo (Powell y DiMaggio, 1999). Del mismo modo, las organizaciones afiliadoras presentan una diversidad en su forma, pero en conjunto presentan similitudes entre sí.

Una representación de ello es la semejanza en los nombres de cada organización afiliadora, lo cual se aprecia en la tabla del capítulo 1, así como en la entrevista realizada por Rodríguez (2009) al líder de ONAPPAFA, quien expresó su descontento ante la falta de originalidad en los nombres de organizaciones:

No puede ser que no sean originales. Hay Onappafa MR (Marca Registrada), hay Conappafa de Delicias, Omeppafa de Zacatecas, Conappafa en la Laguna, Conappafal de Juárez, Onaffac, la única diferente es Anapromex en Ensenada, de Fidel Villanueva, yo a ese cabrón lo felicité, le dije: “Fidelito, tú por lo menos tuviste imaginación, cabrón”. (p.5)

Otros ejemplos de la homogeneidad en las organizaciones afiliadoras son las funciones que realizan y los servicios que ofrecen, además de realizar una lucha por la legalización de los VIPE. Por lo tanto, un conjunto de organizaciones afiliadoras conforma un campo organizacional.

Por otra parte, es necesario añadir la definición que realiza Scott (2008): “las instituciones están compuestas por elementos regulatorios, normativos y cognitivos-culturales que, junto con las actividades y recursos asociados, proporcionan estabilidad y significado a la vida social” (p. 48).

En consecuencia, los campos organizacionales descritos por Powell y DiMaggio (1999) estudian las unidades que Scott (2008) describe como instituciones, sin importar que son puntos de vista diferentes, ambas denominaciones producen un sentido a cierta área reconocida en un contexto determinado.

Estas instituciones son multifacéticas y estructuras sociales duraderas compuestas de elementos simbólicos, actividades sociales y recursos materiales; además Scott (2008) (citando a Jepperson, 1991) las describe como resistentes al cambio; (citando a Zucker, 1977) pues tienden a transmitirse entre generaciones para mantenerse y reproducirse.

Por lo tanto, las instituciones imponen restricciones mediante la definición de límites legales, morales y culturales, aunado de brindar apoyo y empoderamiento a actividades y actores (Scott, 2008). Con ello, las instituciones proporcionan pautas y recursos para tomar medidas, así como prohibiciones y restricciones para ciertas acciones (Scott, 2008). Estos elementos describen el alcance de una institución.

En primer término, Scott (2008) afirma que uno o varios teóricos sociales han identificado a los sistemas regulatorios, normativos y cognitivo-cultural como ingredientes vitales de las instituciones. De esta manera, las organizaciones afiliadoras también pueden ser consideradas como una institución, ya sea en conjunto o individual, mediante la matriz de análisis descrita en capítulos anteriores, se realiza un análisis de las organizaciones afiliadoras estudiadas en la investigación, para determinar la existencia de isomorfismo en ellas.

Powell y DiMaggio (1999) consideraron la existencia de dos tipos de isomorfismo, el *Competitivo* y el institucional. El primero de ellos, solamente consiste en la competencia libre y abierta de mercado; el segundo de ellos, considera que las organizaciones además de competir por recursos y clientes, luchan por adquirir poder político y legitimidad

institucional, de esta forma adquieren una condición social y económica (Powell y DiMaggio, 1999).

Puesto que las organizaciones afiliadoras conforman una institución y/o un campo organizacional que se ha mantenido desde los años 90, mismas que poco a poco se fueron estableciendo y volviéndose uniforme; las organizaciones estudiadas muestran indicios de isomorfismo institucional, el cual se representa como un mecanismo que las organizaciones afiliadoras adoptan para sobrevivir y adquirir legitimidad en una sociedad.

9.1 Isomorfismo coercitivo

Por consiguiente, acorde a las bases de legitimación establecidas por Scott (2008), dentro del marco regulatorio, el mecanismo de isomorfismo coercitivo consiste en una visión reguladora que determina si la organización está legalmente establecida y si actúa de acuerdo con las leyes y regulaciones relevantes (Scott, 2008, p. 61).

Dicho de otra manera, Powell y DiMaggio (1999) explican al isomorfismo coercitivo como el resultado de presiones formales e informales, donde las organizaciones ejercen presión y expectativas culturales a las organizaciones dependientes de ellas, las cuales además se encuentran inmersas en la misma sociedad (p. 109).

Por tal razón, la existencia de un ambiente legal común afecta muchos aspectos de la conducta y estructura de una organización (Powell y DiMaggio, 1999, p. 110). Tal y como Meyer y Rowan (1999) explican cómo “los productos, servicios, técnicas, políticas y programas institucionalizados funcionan como mitos poderosos y muchas organizaciones los adoptan ceremonialmente” (p. 79). Ciertamente, estos mitos basan su legitimidad oficial en mandatos legales (Meyer y Rowan, 1999, p. 87). Por ende, el Estado desarrolla órdenes

legales racionales que dan autoridad colectiva a instituciones que legitiman estructuras organizacionales particulares (Meyer y Rowan, 1999, p. 87).

El primer caso para analizar consiste en la OA1, su representante afirmó durante la entrevista realizada que la organización está legalmente constituida, registrada ante la SHCP, cuenta con RFC y demás registros ante las instancias legales (Anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019).

Ahora bien, se realizó una búsqueda en la base de datos proporcionada por el ICRESON, que incluye el nombre de las asociaciones civiles registradas durante el período de 2004 al 2018 (Informe de respuesta a solicitud de transparencia a ICRESON, 30 de noviembre de 2018.) y no se encontró registro alguno de la OA1.

Por lo que, se realizó una búsqueda en el portal en línea y en bases de datos (de los años 2018 y 2019) del Registro Federal de las OSC, perteneciente al Instituto Nacional de Desarrollo Social (2019). De nueva cuenta, los resultados de la búsqueda no mostraron registro alguno.

Para concluir, se revisó el servicio de consulta externa, denominado MARCANET, del IMPI (2019), que proporciona información de marcas y al realizar una búsqueda del nombre de la OA1, no se encontraron resultados. Por lo que, no fue posible corroborar la información proporcionada en la entrevista relativa a los registros correspondientes por tratarse de una asociación civil.

Ahora bien, en cuanto a los resultados obtenidos en la búsqueda de información relativa al registro de la OA2 como asociación civil o marca registrada en las fuentes antes mencionadas, los resultados se describen a continuación: No se encontró registro en ICRESON, pero se encontró el registro de una organización afiliadora que comparte la misma denominación, sin embargo no corresponde a una OA participante en la

investigación (Informe de respuesta a solicitud de transparencia a ICRESON, 30 de noviembre de 2018.).

En la búsqueda realizada en MARCANET (IMPI, 2019), se encontró que la OA2 cuenta con tres solicitudes de registro de marca, con clasificaciones de clase 35, 37 y 41, que corresponden a los productos o servicios de la marca; los cuales están clasificados en investigación educativa, alquiler de cintas de videos, administración de programas y asesoramiento de dirección de empresas, entre otros. No obstante lo anterior, no se encuentra relación entre los productos o servicios registrados de la marca con las actividades que por observación empírica se realizó a la OA2, que consiste en actividades relacionadas a la defensa y protección de propietarios de VIPE.

Por otra parte, el análisis de la OA3 refleja que está registrada como asociación civil en el ICRESON (Informe de respuesta a solicitud de transparencia a ICRESON, 30 de noviembre de 2018); además, no cuenta con registros en el Registro Federal de las OSC (INDESOL,2019), ni tampoco en MARCANET (IMPI, 2019). Ello, logra corroborar la información proporcionada por su representante en entrevista, donde afirma que son una asociación civil registrada (Anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019).

Los resultados del análisis de registros correspondientes a la OA4, no indican que sea una asociación civil registrada ante el Registro Público de la Propiedad; puesto que no se encontró inscripción en el Registro Federal de OSC (INDESOL, 2019) y al buscar información en MARCANET, los resultados indican que la OA4 se encuentra como marca registrada ante el IMPI (2019).

La organización ONAPPAFA es considerada modelo del conjunto de organizaciones afiliadoras, cuenta con varios registros de marcas registradas ante el IMPI (2019) y en Agua Prieta, Sonora aparece tener registro de asociación civil (Informe de

respuesta a solicitud de transparencia a ICRESON, 17 de octubre de 2019), lo cual se corrobora con la afirmación de contar con acta de duración de 99 años (Rodríguez, 2009, p. 6). Para ilustrar lo anterior, se concentra la información en la siguiente tabla:

Tabla 9.1 Análisis de registros en organizaciones afiliadoras

Organización	Registro Público de la Propiedad	Registro Federal de las OSC	Marcanet (IMPI)
ONAPPAFA	Registrada como A.C. en Agua Prieta, Son.	x	Marca registrada
OA1	x	x	x
OA2	No hubo resultados, pero hay registro de otra OA con denominación similar	x	Marca registrada
OA3	Cuenta con registro de Asociación Civil	x	x
OA4	se desconoce	x	Marca registrada

Fuente: Elaboración propia.

Finalmente, entre las organizaciones afiliadoras investigadas se comprobó que algunas cuentan con registro de asociaciones civiles en el Registro Público de la Propiedad o bien, están registradas como marcas registradas, lo cual refleja una práctica de simulación retomada de la organización modelo, ello confirma la existencia de isomorfismo coercitivo entre las organizaciones afiliadoras. Ahora bien, se considera que las organizaciones afiliadoras en su intento de conseguir éxito y sobrevivir en el ambiente donde están establecidas, adecuan sus estructuras acorde a los ordenamiento legales existentes para cumplir con las expectativas que se dan entre las organizaciones.

9.2 Isomorfismo normativo

Los sistemas normativos generalmente se ven como restricciones imponentes sobre el comportamiento social (Scott, 2008, p. 55). Simultáneamente, empoderan y permiten la acción social. Otorgan derechos y responsabilidades; privilegios y deberes; licencias y mandatos (Scott, 2008, p. 55).

Aunado a ello, Powell y DiMaggio (1999) afirman que la profesionalización es una fuente de cambio organizacional y fuente de isomorfismo normativo, la cual consiste en filtración de personal, filtración de atributos comunes, establecimiento de políticas y estructuras que pueden ser sancionadas. No obstante, esta perspectiva tiene tendencias gerenciales que involucran profesionalización del personal en una organización, considerando que la estructura al interior esté organizada de dicha manera.

La profesionalización constituye una fuente de imitación que involucra un diálogo de los miembros de una organización para definir las condiciones y métodos de acción de sus actividades, con ello logran establecer valores y comportamientos que les permite definir los procesos y estructuras en el interior de la organización (González, 2012, p. 32)

Por lo que, al tratarse de un aspecto que se encuentra al interior de las organizaciones, es difícil de observar desde el exterior, debido a que se trata de controles normativos internalizados a diferencia de los controles regulatorios (Scott, 2008, p. 61). En tal caso, se analizan las estructuras de las organizaciones afiliadoras, que definen prácticas, normas y valores, propias de cada una de ellas.

Los aspectos que indican isomorfismo normativo en la OA1 están orientados al manejo interno en la organización, por mencionar algunos son: el establecimiento de módulos de atención en puntos estratégicos, contar con colaboradores que tengan roles designados para ayudar y auxiliar a los afiliados, incluir dentro de la organización el apoyo

de especialistas y expertos para la toma de decisiones (Anónimo, comunicación, 23 de abril de 2019).

Inclusive, la organización OA1 cuenta con un proceso de filtración similar al descrito por Powell y DiMaggio (1999), dado a que las personas interesadas en formar parte de la organización deben contar con dos recomendaciones de personas, que ya se encuentren afiliadas; por tal motivo, este filtro para ingresar a la organización permite que no cualquiera ingrese y comprenda una población reducida.

Aunado a ello, quienes formen parte de la OA1 están sujetos a los estatutos establecidos, donde deben acatar las reglas internas y en caso de realizar acciones que vayan en contra de los estatutos (Anónimo, comunicación, 23 de abril de 2019), la organización cuenta con un mecanismo interno para decidir sobre su expulsión.

Continuando con la descripción de las organizaciones afiliadoras, en el caso de isomorfismo normativo en la OA2, de igual forma cuenta con colaboradores que auxilian en labores de la organización, tienen módulos de atención y los afiliados que formen parte de la organización están obligados a respetar los estatutos y seguir las reglas para la conducción adecuada de los VIPE (Anónimo, comunicación personal, 24 de mayo de 2019).

La OA3 ante la presencia de problemas o la toma de decisiones, conforman una brigada con los integrantes para tratar de darle solución al problema; cuentan con módulos de atención localizados en diversos puntos de la ciudad y proporcionan publicidad para que más personas se integren; además, cuenta con empleados remunerados y la participación de voluntarios y por último, establecen obligaciones para que sus afiliados circulen en su VIPE sin ser molestados y en caso de cometer una falta interna, hay reglas internas que consisten

en hasta tres advertencias y expulsión del afiliado que no haya seguido las reglas (Anónimo, comunicación personal, 28 de mayo de 2019).

En cuanto a la configuración interna de la OA4, es la organización que presenta más signos de profesionalización en cuanto a su estructura interna a diferencia de las demás organizaciones que participaron en la investigación, esto se debe a que tienen oficinas establecidas en diversos puntos de la ciudad, las cuales están establecidas de tal manera que funcionan con personal que sigue órdenes de los coordinadores. Aunado a ello, la organización cuenta con una estructura interna de cadena de mando, que se distribuye en diversos puestos que trabajan en conjunto para que la organización funcione adecuadamente.

Asimismo, se apoyan de especialistas y técnicos de áreas específicas para el auxilio de prácticas y acciones que debe emprender la organización. Inclusive, cuentan con empleados remunerados que laboran para la organización y realizan las actividades que se estandarizaron al interior, puesto que cuentan con un tabulador para el cobro de la afiliación de personas y constantemente realizan reuniones para mantener informados a los afiliados.

Parte de la profesionalización que se percibe en la OA4, consiste en una continua preparación de sus empleados, así como un sistema de reconocimiento al realizar reuniones internas con el personal que labora para la organización y fomentan el mantenimiento de una visión compartida dentro de la organización (OA4, archivo de video, 26 de enero de 2019).

Por ende, existen manifestaciones de isomorfismo normativo en las organizaciones afiliadoras estudiadas pero su presencia es más notoria en tanto la organización muestre signos de profesionalización, lo cual no indica que no tenga normas internas que rijan la

conducta de sus afiliados, sino que cada organización cuenta con sus propios valores y normas que se desconocen en tanto uno no forma parte de ellas.

9.3 Isomorfismo mimético

Con relación a las similitudes encontradas en las cuatro organizaciones afiliadoras, a partir de la información recabada para la investigación, se analiza para confirmar la existencia de indicios de isomorfismo mimético, como un mecanismo de homogeneización dentro del campo organizacional al que pertenecen.

El isomorfismo mimético está relacionado con la incertidumbre, la cual es considerada una fuerza poderosa que puede generar imitación (Powell y DiMaggio, 1999, p. 111). Por tal razón, Powell y DiMaggio (1999) (citando a March y Olsen 1976) explican que en ambientes con incertidumbre las organizaciones pueden llegar a conformarse siguiendo el modelo de otras organizaciones.

Esta manifestación de isomorfismo en las organizaciones puede tomarse de una organización modelo, la cual puede estar inconsciente de su modelado o bien, no desear ser copiada, por lo que, la organización modelo será una fuente de prácticas que otras organizaciones pueden tomar prestadas (Powell y DiMaggio, 1999, p. 112).

Las prácticas adoptadas por una organización imitadora utilizan modelos que pueden difundirse de manera “[...] involuntaria o indirecta, mediante la transferencia o rotación de empleados, explícitamente mediante organizaciones como las empresas consultoras o las confederaciones industriales” (Powell y DiMaggio, 1999, p. 112).

En particular, en las cuatro organizaciones afiliadoras participantes en la investigación muestran indicios de isomorfismo mimético, puesto que las organizaciones imitaron el modelo de otras organizaciones previas.

En primer lugar, se tiene que la OA1 es una organización con 20 años de antigüedad y fue creada a partir de la división de una organización campesina que pertenecía al PRI, donde sus integrantes se reagrupan y conformaron la organización que actualmente defiende el patrimonio familiar (Anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019). Como puede observarse, la creación de la OA1 se debe a un proceso donde hubo una transferencia de información y empleados, quienes formaban parte de una organización más grande, de la cual retoman el modelo para conformar su propia organización. Por ende, hubo un proceso de adopción de estrategias, prácticas y conocimientos que fueron adquiridos durante su estancia en la organización modelo, los cuales se replicaron en la conformación de la OA1.

Seguidamente, la creación de la OA2 estuvo influenciada de alguna manera, desde el momento en que su líder fue perseguido por la policía por conducir un vehículo americano, ahí nace el interés en las organizaciones sociales, tal y como lo afirma:

Vi a otros carros que estaban afiliados a una organización social que se llama ONAPPFA, que es la fundadora de todo esto, entonces dije ¿y a estos porque no los molestan? si a nosotros nos echaron. Veo que andan circulando muy a gusto... “es que ellos están dentro del patrimonio familiar”... órale y de ahí nació la inquietud... ¿cómo que del patrimonio familiar? y de ahí empecé a investigar. (Anónimo, comunicación personal, 24 de mayo de 2019).

Por consiguiente, la organización OA2 se crea y durante las dificultades que tuvieron para denominar su organización, su líder recuerda que al momento de designar un nombre “vi que había otro ONAPPAFA, ONAPPAFASON, ONAPPAFASIN y luego te vas yendo por todos los estados [...]” (Anónimo, comunicación personal, 24 de mayo de 2019).

Es así como el modelo de prácticas como la denominación de la organización y las funciones que realiza la OA2, son retomadas a partir de ONAPPAFA, la cual se considera organización modelo del isomorfismo mimético encontrado en la OA2.

El siguiente caso trata de la organización OA3, donde su representante forma parte de ONAPPAFA (Anónimo, comunicación personal, 02 de octubre de 2019) y al mismo tiempo, dirige su propia organización; la misma que tiene alrededor de 28 años defendiendo el patrimonio familiar, lo cual indica que sus orígenes coinciden con el año de creación de ONAPPAFA. Por ende, es posible que la OA3 haya retomado el modelo de la organización modelo para aplicarla en su propia organización.

En el caso de la OA4, el representante de dicha organización trabajó para el Profesor José Guadalupe Barrios Núñez y posteriormente, creó su propia organización afirmando “...ahí entré a trabajar en ese lugar (refiriéndose a un lavado de autos) y ya después le pedí la oportunidad de entrar a trabajar a ONAPPAFA” (Anónimo, comunicación personal, 11 de julio de 2019). Con estas afirmaciones y en la observación empírica hecha a la OA4, se manifiesta la existencia de prácticas retomadas de la organización modelo, confirmando la existencia de un isomorfismo mimético.

Es necesario agregar que las organizaciones afiliadoras proporcionan placas no oficiales a sus afiliados y se considera que esta actividad imita o simula al servicio de emplacamiento y registro vehicular que realiza el gobierno. Puesto que cada organización

afiliadora cuenta con su propio padrón de afiliados cuya información es reservada y no se tiene acceso, salvo sea solicitada por el gobierno.

Finalmente, es preciso señalar que inclusive el fundador de ONAPPAFA al ser entrevistado por Rodríguez (2009) expresó que la organización fue para mucha gente una mina de oro e inclusive algunos la utilizaron como trampolín. Lo cual refleja la existencia de otras organizaciones afiliadoras que tienen nombres similares al de la organización modelo, además que los líderes de las organizaciones participantes, de alguna forma, ya sea previa al establecimiento de su organización o durante, estuvieron inmersos o relacionados de alguna forma con ONAPPAFA, la organización modelo de donde pudieron haber copiado modelos organizativos para asegurar el éxito de su organización afiliadora.

9.4 Legitimación

Ante los indicios de isomorfismo en las organizaciones afiliadoras estudiadas en la investigación, Meyer y Rowan (1999) afirman que “Independientemente de su eficiencia productiva, las organizaciones que existen en ambientes institucionales complejos y tienen éxito en hacerse isomorfas a estos ambientes obtienen la legitimidad y los recursos que requieren para sobrevivir” (p. 93). Con ello, puede entenderse cómo estas organizaciones tengan varias décadas establecidas y que el campo organizacional crezca.

Ello se debe a esfuerzos de agregar estructuras formales legitimadas en el exterior para incrementar el compromiso de los participantes internos y de componentes externos (Meyer y Rowan, 1999, p. 89), ya sea que traten de cumplir con los requerimientos legales para mostrar que están legalmente constituidas, que adopten prácticas de organizaciones

modelos e inclusive impongan restricciones o normas al interior de la organización, todo ello conlleva a que la organización perdure en la sociedad.

Ante ello, González (2012) expresa que las organizaciones con una larga trayectoria funcionan como modelo para las organizaciones contenidas en un mismo campo organizacional, lo que implica que estas organizaciones deban adaptar sus formas organizativas, aunque no coincidan con su capacidad real (p. 129).

Las organizaciones afiliadoras al contener formas organizativas entre sí, se ajustan para proporcionar un servicio que desde el exterior se percibe homogéneo, por ejemplo: otorgar placas no oficiales y tarjetas de identificación, proporcionar servicios de asesoría legal y seguro de daños a terceros, cobrar cuotas para el mantenimiento de la propia organización y el más importante, defender el patrimonio familiar.

Es así que, al observar los distintos indicios de isomorfismo institucional en las organizaciones afiliadoras que participaron en la investigación, se corrobora la hipótesis principal y secundarias, puesto que para permanecer en el tiempo y legitimarse, las organizaciones afiliadoras adoptan funciones y prácticas isomorfas a las organizaciones modelo y al Estado.

Lo anterior se apoya en la posición de Meyer y Rowan (1999) quienes afirman “El isomorfismo institucional promueve el éxito y la supervivencia de las organizaciones” (p. 88-89). Aunado a ello, Deephouse (1996) indica que acorde a la teoría neoinstitucional, una consecuencia fundamental del isomorfismo institucional es la legitimidad organizacional. La cual se define por un actor social como un estatus, cuyos valores y acciones son congruentes con los valores y expectativas de acción de ese actor social (Deephouse, 1996). En consecuencia, dicho actor social acepta o respalda los medios y fines de la organización como válidos, razonables y racionales (Deephouse, 1996).

Por ende, cuando una organización afiliadora cumple y satisface las expectativas de determinado actor, el resultado será que dicha organización es legítima. Un ejemplo de ello, es la aceptación y apoyo que le otorgan los afiliados a su agrupación, puesto que para ellos cumplen sus perspectivas y validan las prácticas que realiza la organización; por el contrario, aquellos actores que están en contra de la legalización y circulación de los VIPE, no perciben como legítimas el propósito de las organizaciones afiliadoras puesto que no coinciden con los valores y perspectivas que sostienen.

Capítulo 10. Discusión

La información recabada en los tres marcos para analizar las instituciones necesita ser discutida para unir los resultados más importantes obtenidos de cada marco. Para comenzar, los ordenamientos legales establecidos para regular la circulación de los vehículos son claros en especificar que los vehículos deben portar placas oficiales para circular. Sin embargo, por las calles circulan VIPE que portan placas no oficiales proporcionadas por una organización, lo cual genera controversia por ser vehículos que están de manera ilegal en el país y por tratarse de una problemática sin solución definitiva por parte del gobierno.

Por tal razón, los VIPE no deberían circular por las calles, debido a la falta de placas oficiales; inclusive ante la presencia de uno, los agentes de tránsito están facultados para detenerlos y remitirlos al departamento de tránsito, como lo ordena la ley. En consecuencia, existen miles de vehículos ilegales en el país que circulan con placas no oficiales de organizaciones sin ser detenidos.

Teniendo en cuenta lo anterior, se estima que el problema no puede solucionarse mediante una modificación a la ley o en la creación de nuevos ordenamientos que consideren legalizar los VIPE sin garantizar una solución definitiva, porque en ese caso se estaría tomando preferencia sobre cierto sector de la población, lo que sería contrario al concepto de Imparcialidad en la calidad de gobierno (Rothstein y Teorell, 2005) y queden VIPE sin ser legalizados.

Dicho de otra manera, Moreno (2012) considera para la imparcialidad en la calidad de gobierno que “los métodos de decisión gubernamentales, una vez asentados en el marco jurídico, deben aplicarse sin diferencias basadas en criterios como la afiliación política, religiosa, étnica o cualquier otra de los beneficiarios de dichas políticas” (p. 65), mismo que se refleja en los intentos por adecuar la ley para dar preferencia a un sector de la población.

Aunado a lo anterior, Cejudo y Zabaleta (2009) retoman el concepto desarrollado por Rothstein y Teorell (2005) para especificar:

La imparcialidad puede considerarse un principio democrático deseable, esto no asegura en ningún momento la calidad de los bienes y servicios entregados a la ciudadanía, ni la ejecución apropiada del mandato legal o la implementación eficaz de las decisiones generadas en el proceso democrático. (p. 3)

Ello conduce a Cejudo y Zabaleta (2009) a utilizar el concepto de *Control de la Discrecionalidad* como la noción para analizar la calidad de gobierno y para dejar de utilizar el de imparcialidad; dicha noción conforma una arquitectura institucional que evita la desviación discrecional entre los tres poderes y la burocracia, para lograr proveer de políticas, bienes y servicios acordes a las necesidades de los ciudadanos (p. 3-4).

Por lo tanto, independientemente del principio del que se parta, ya sea si es desde la imparcialidad o desde el control de discrecionalidad, lo ideal sería que, desde el precepto de la calidad de gobierno, las políticas públicas y servicios que se implementen tengan congruencia con las demandas de la ciudadanía a fin de que puedan satisfacerse sus necesidades, es decir que proporcionen una solución real y satisfactoria para los ciudadanos.

Por tal motivo, la problemática que envuelve a los VIPE refleja una baja calidad de gobierno al ser una situación que, en los diversos intentos de solución, se han tomado en consideración aspectos que no trajeron consigo el resultado esperado, que sería la legalización de VIPE, sino que se ha tratado de intentos de una solución parcial, que termina afectando a los propietarios de VIPE y a los usuarios de vehículos nacionales.

No obstante, al no existir un registro que indique la cantidad exacta de VIPE y por desconocer la dimensión real del problema, es imposible que el gobierno pueda establecer una política pública o programa para solucionarlo, puesto que se estaría implementando una solución en una población de la cual no se conocen sus características ni su dimensión, un ejemplo de ello han sido los diversos programas de regularización establecidos desde 1978 hasta el 2011 (Martínez, 2012, p. 22-28), incluyendo las prórrogas de vigencia, que no resolvieron el problema desde la raíz.

Por otra parte, el marco regulatorio analiza aspectos referentes a la importación de vehículos de procedencia extranjera y el punto más importante es que el Poder Ejecutivo cuenta con facultades conferidas en la Carta Magna del país para pronunciarse en aspectos de importación y exportación de mercancías, como lo menciona el artículo 131 del ordenamiento antes referido. Por tal razón, las propuestas que realizan políticos prometiendo la regularización de los VIPE, son propuestas que no pueden concretarse por no ser de su competencia.

Sin embargo, la problemática de los VIPE se ha visto rodeada de propuestas, programas y promesas en campañas electorales orientadas a su legalización, lo cual ha sucedido desde los procesos electorales para elegir al presidente en los años 1988, 1994 y 2000 (Martínez, 2000), e inclusive desde aquellos años donde las organizaciones sociales se involucraron para luchar por una regularización (Martínez, 2000).

Por tal motivo Martínez (2000) describe la situación de aquellos años de la siguiente manera: “La situación irregular de estos vehículos ha sido aprovechada por organizaciones campesinas -ligadas principalmente al PRI y en menor medida al PRD- para ganar militancia, la cual se traduce en fuentes de ingreso y votos potenciales en épocas de comicios” (p. 12).

La situación se continúa replicando en la actualidad, por ejemplo durante el año 2018 el candidato a la presidencia José Antonio Mead, se pronunció a favor de una regularización (Esparza, 2018); aunado a ello, la Senadora Sylvana Beltrones se vio en reuniones con líderes de organizaciones afiliadoras para realizar trabajos en conjunto que buscaban la legalización de VIPE (De los Reyes, 2018), lo cual derivó en que meses más tarde se presentara en la Cámara de Diputados, la iniciativa de ley para regularizar unidades ilegales (Senado PRI, 2018).

En efecto, se trata de una situación que ocurre en épocas de elecciones, donde puede decirse que las organizaciones afiliadoras funcionan como intermediarios entre políticos y la ciudadanía para intercambiar favores o votos, a cambio de algo que beneficie a ambas partes; justo como Cobilt (2015) describe:

Por lo tanto, el problema fundamental del clientelismo radica en que no hay una distribución equitativa ni universalista de los recursos, bienes o servicios públicos que todos los ciudadanos tienen derecho a solicitar y recibir, sin importar el partido político al que se pertenezca o al candidato que se apoye en un momento dado (p. 194).

En definitiva, la búsqueda de una regularización por parte de las organizaciones afiliadoras y, por otro lado, la búsqueda de votos por candidatos en partidos políticos, es constatada en el momento en que el representante de la OA4 afirma que mediante votos lograron que un político ganara la elección (Anónimo, comunicación personal, 11 de julio de 2019); por lo tanto, las propuestas de regularización son estrategias que traen beneficios para los políticos y las organizaciones afiliadoras.

Inclusive, un ciudadano ajeno a las organizaciones percibe que esta problemática se trata de clientelismo y la describe como: “La relación del gobierno con esas organizaciones es clientelar. Su obligación es impedir su circulación por estar fuera de la ley y no lo hace por no querer cargar con el costo político” (Ciudadano 25, comunicación personal, 11 de septiembre de 2019).

Por tal razón, el clientelismo “muestra un bajo nivel de institucionalidad y, por lo tanto, un alto nivel de discrecionalidad en la distribución de bienes y servicios, lo cual contradice el precepto de igualdad como uno de los principios que sustenta el régimen democrático” (Cobilt, 2015, p. 194).

Por otra parte, en el mismo marco regulatorio se analizó la constitución de asociaciones civiles y marcas registradas, puesto que las propias organizaciones afiliadoras afirman ante la sociedad y sus afiliados que son asociaciones civiles, legalmente constituidas y registradas ante las autoridades correspondientes.

Es así que, al realizar las búsquedas de información en ICRESON, MARCANET y RFOSC, se encontró que algunas organizaciones afiliadoras están inscritas en el Registro Público de la Propiedad como asociaciones civiles, por lo que deben tener acta constitutiva; además algunas de las organizaciones no están registradas como una A.C., sino que se encontró que tienen su denominación y logo inscrito como marca registrada ante el IMPI, con lo que el uso de la marca queda restringido y solo puede usarlo quien tenga los derechos.

En tanto, se encuentran patrones que indican que las organizaciones afiliadoras imitan a una organización exitosa, como por ejemplo ONAPPFA, que es asociación civil y marca registrada, esta situación conforma un modelo para las otras organizaciones afiliadoras que también buscan el éxito.

Ante ello, se desconoce qué objeto social utilizan y si coincide con el registro de la asociación o de la marca, pero en el contexto donde están situadas las organizaciones hay ciudadanos que las consideran como un negocio y no son vistas como asociaciones civiles, por ejemplo: “Son organizaciones lucrativas” (Ciudadano 15, comunicación personal, 11 de septiembre de 2019); “Son organizaciones que trabajan fuera de la ley” (Ciudadano 18, comunicación personal, 11 de septiembre de 2019) y “Son un fraude”(Ciudadano 17, comunicación personal, 11 de septiembre de 2019). Por tal motivo, las cuestiones de registros en organizaciones podrían dar pie a trabajos de investigación enfocadas en ello.

De los resultados e información recabada en los tres marcos, se brinda una visión amplia y concentrada para conocer, describir y entender el contexto donde se sitúan las organizaciones afiliadoras, puesto que solamente vemos su exterior mediante el marco regulatorio donde se conocen los ordenamientos jurídicos que regulan dicha situación. Asimismo, este marco permite conocer la situación jurídica de las organizaciones afiliadoras, puesto que tienden a utilizar la figura de asociación civil o de marca registrada, los resultados demuestran que pese a las afirmaciones realizadas por sus representantes de estar legalmente constituidas y tener los registros necesarios para funcionar como asociación civil; se encontró que sólo la OA3 está registrada en el ICRESON, las OA2 y OA4 cuentan con registro de marca, pero no se encontró indicio alguno de estar inscritas como asociación civil y de la OA1, no se encontró registro de marca o de asociación civil.

Por otro lado, el marco normativo ofrece una mirada al interior de la propia organización, ya que permite conocer un poco más las dinámicas y estructuras que tiene una organización, esto mediante las normas y valores establecidos en la organización afiliadora; que sólo tiene significado dentro de ella. Además, permite observar las prácticas que resultan ser compartidas o que las otras organizaciones también realizan. Con ello, los

indicios de un establecimiento y homogeneización de las organizaciones afiliadoras que pertenecen al mismo campo organizacional.

Entre las prácticas que comparten las cuatro organizaciones afiliadoras estudiadas, se destacan los requisitos para afiliarse a la organización, establecimiento de módulos de atención, la aportación de cuotas por los afiliados, la búsqueda de apoyo en expertos, la integración de colaboradores; de estas prácticas compartidas cada organización las ejecuta a su manera pero llegan a profesionalizarse, lo cual en gran medida ha permitido que las organizaciones afiliadoras continúen desempeñándose en la sociedad.

Finalmente, la información contenida en el marco cognitivo-cultural brinda detalles que describen la visión de las perspectivas y creencias comunes que se tienen por sentado de las organizaciones afiliadoras y actores relacionados; aunado a ello, proporciona indicios de una homogeneización en las organizaciones afiliadoras. De ahí se tiene que los resultados indiquen la adopción de prácticas e imitación de acciones propias de una organización modelo, que en este caso la OA1 retoma prácticas de una organización campesina y las OA2, OA3 y OA4, siguen el modelo creado por ONAPPAFA.

Capítulo 11. Conclusiones

Para llevar a cabo y orientar la presente investigación, fue necesario establecer una serie de preguntas y objetivos que delimitaron el rumbo, mismos que son discutidos para concentrar la información recabada y resaltar los aportes más destacados del estudio.

El primer objetivo y pregunta de investigación están orientados a determinar las características del proceso que sigue una organización afiliadora para constituirse en Sonora, si bien no existen ordenamientos legales que regulen o establezcan limitaciones para las organizaciones afiliadoras, este tipo de agrupaciones persiguen una meta en común y utilizan la figura jurídica de asociación civil para desempeñar sus actividades.

La característica más importante en la conformación de una asociación civil, es ser una agrupación sin fines de lucro y tener un objeto lícito. Los representantes de las organizaciones estudiadas afirmaron ser asociaciones civiles legalmente constituidas y registradas. Los resultados de una búsqueda en registros del ICRESON, MARCANET y RFOSC, determinaron que la OA1 no cuenta con registro alguno; la OA2 está registrada como marca; la OA3 está registrada como asociación civil y la OA4, es marca registrada.

Ahora bien, si las organizaciones afiliadoras se ostentan como asociaciones civiles, si están legalmente constituidas y cuentan con los registros ante la SHCP y SRE, queda la incertidumbre de ¿cómo llegan a posicionarse como tal?, si no sería mejor constituirse como una sociedad por tener fines económicos, o bien, ¿cuál es la finalidad o el beneficio de constituirse como asociaciones civiles, o al menos, señalar que lo son?

El siguiente objetivo de la investigación consistió en determinar las estrategias de permanencia que utilizan las organizaciones afiliadoras, de lo cual se encontró que la adopción de ciertas prácticas garantiza el flujo o entrada de recursos para que la organización funcione; una de estas estrategias, es el cobro de cuotas a los miembros de la

agrupación, que consisten en aportaciones únicas o mensuales obligatorias que aseguran el mantenimiento de la organización. Inclusive dicha aportación está establecida en los estatutos, lo que lo convierte en obligación para el afiliado, tal y como lo afirmó el representante de OA2 (Comunicación personal, 24 de mayo de 2019); con ello sufragan sus gastos, lo cual les garantiza la permanencia a las organizaciones afiliadoras.

La siguiente estrategia comprende el establecimiento de módulos de atención, en estos módulos se llevan a cabo el proceso de afiliación y la atención de afiliados, los cuales son colocados en distintos puntos de la ciudad. Ello de algún modo, le da visibilidad a la organización y genera un alcance en la población que tiene un VIPE, pues al tener un módulo cerca, podría generarse confianza y atraer nuevos integrantes a la organización.

La siguiente estrategia utilizada por las organizaciones afiliadoras son las funciones o servicios que proporcionan a sus miembros activos, los cuales comprenden la protección del patrimonio familiar. No obstante, en términos legales el patrimonio familiar puede consistir en una casa, mobiliario, animales, una parcela e inclusive un vehículo (Código de familia para el Estado de Sonora, artículo 535, 2019).

Sin embargo, la fracción VII del artículo 535 (Código de familia para el Estado de Sonora, 2019), define que el vehículo no puede tener un valor superior a “[...] los 5,000 salarios mínimos diarios en la capital del estado de Sonora, debe ser perfectamente identificable y cuya propiedad esté debidamente acreditada”. La constitución de un bien como patrimonio familiar, se realiza por escrito al juez de su domicilio o ante un notario público (Código de familia para el Estado de Sonora, artículo 542, 2019).

Una vez constituido el bien como patrimonio familiar, no podrá ser inalienable, embargado o sujeto a gravamen (Código de familia para el Estado de Sonora, artículo 539, 2019). Por ende, es necesario que el vehículo pueda ser identificado y contar con su

propiedad para poder constituirse como patrimonio familiar, lo cual se considera algo difícil de lograr para quienes tengan un VIPE, ya que algunos usuarios no cuentan con la documentación que acredite la propiedad del vehículo y legalmente el vehículo, no puede ser identificado.

Así pues, se considera que las organizaciones afiliadoras adoptan el concepto de patrimonio familiar con el propósito de proteger los bienes del afiliado para evitar su decomiso por las autoridades, entonces las organizaciones afiliadoras están imitando la institución del patrimonio familiar, lo cual se podría considerar un mecanismo de isomorfismo coercitivo hacia el Estado. Sin embargo, estos vehículos están de manera ilegal dentro del país y no pueden constituirse como patrimonio familiar.

A pesar de lo anterior, las organizaciones afiliadoras también proporcionan servicios de asesoría legal, ofrecen seguros de daños a terceros y beneficios exclusivos de protección por tratarse de miembros activos. Sin duda alguna, los servicios que proporcionan y la diversidad organizaciones, posibilita la existencia de competencia entre ellas por perseguir un fin común y depender económicamente de las aportaciones de sus afiliados. Por tal motivo, se considera que las organizaciones afiliadoras adaptan estrategias que atraigan a más afiliados.

Otra de las estrategias más importantes que realizan las organizaciones afiliadoras, son los acuerdos y actividades de gestión que realizan con las autoridades, las dependencias, los partidos políticos y los políticos. Ya sea, que se trate de una construcción de capital social o para mostrar a la sociedad que son aceptadas y legitimadas, las organizaciones muestran una imagen de aceptación y tolerancia en el desarrollo de sus actividades al lograr que sus afiliados conduzcan sus VIPE por las calles sin ser detenidos por las autoridades.

Seguidamente, la descripción de los mecanismos de legitimación que usan las organizaciones afiliadoras es corroborada mediante las manifestaciones de isomorfismo institucional en ellas; puesto que se trata de un mecanismo de adopción e imitación de prácticas que retoman de organizaciones modelo y del Estado. Con ello, logran establecer estructuras que les permiten funcionar entre la sociedad.

Puede ser que estas prácticas o adopción de actividades no sean reconocidas por los representantes de las organizaciones, pero a través de su trayectoria y antecedentes que los llevaron a la constitución de su organización afiliadora, es evidente que retomaron bases de otras organizaciones para fundar la organización que hoy representan. Lo cual conlleva a que las prácticas sean replicadas por todas aquellas organizaciones que persiguen el mismo fin generando una homogeneización como lo menciona la teoría, esto es, todas las organizaciones tienden a parecerse y lucir similares por tal adopción de estructuras y procesos.

Para terminar con los objetivos de la investigación, se describe la existencia del intercambio de favores, servicios, apoyos o votos entre organizaciones afiliadoras y funcionarios, gobernantes, dirigentes o propietarios de VIPE. Durante la investigación y la búsqueda bibliográfica, se encontraban indicios de un posible clientelismo entre organizaciones afiliadoras y partidos políticos; entre las organizaciones campesinas que comenzaron la lucha por la regularización de vehículos extranjeros, eran organizaciones que pertenecían a partidos políticos y es posible que, desde esos años, el clientelismo funcionara como una estrategia electoral.

Por tal razón, durante la investigación se consideró preguntarles a los representantes de las organizaciones afiliadoras participantes si alguna vez se vieron involucrados, relacionados o si bien, partidos políticos por su cuenta se han acercado a ellos para

concretar algo. Como ejemplo, el representante de la OA4 afirmó que su apoyo está con quien sea su amigo y que, con su ayuda, con votos lograron que un político ganara una elección (comunicación personal, 11 de julio de 2019), lo que indica la existencia de clientelismo entre organizaciones afiliadoras y partidos políticos.

Por consiguiente, considerando la información recabada en la presente investigación la hipótesis principal planteada en un inicio, queda comprobada al constatarse que las organizaciones afiliadoras realizan funciones isomorfas a otras organizaciones similares, mediante la adopción de estructuras y prácticas que, a partir de la teoría, se comprobó la existencia de diversos tipos de isomorfismo institucional utilizados para lograr legitimidad y permanencia.

Es así que los principales aportes de la investigación están orientados a la descripción de las organizaciones afiliadoras en Sonora. Si bien la poca literatura que existe al respecto se enfoca en las organizaciones campesinas que se iniciaron en la defensa de los VIPE o solamente en los vehículos; es una problemática que tiene décadas de existencia y que aún no ha sido solucionada. Se observa que la problemática de los VIPE no había sido estudiada desde la perspectiva de las organizaciones afiliadoras que están establecidas en la sociedad y que laboran en favor de cierto sector de la población.

A partir de la información que se presenta en la investigación, se crea un panorama que permite conocer la estructura, prácticas, funciones y acciones que realizan algunas organizaciones afiliadoras; si bien existen opiniones encontradas en cuanto a estas organizaciones, esta investigación trata de mostrar algunas de las posiciones que rodean al problema, para conocer y entender el contexto donde están situadas.

Es una problemática que siempre ha tenido y tendrá opiniones divididas, por lo que en la investigación no se toma preferencia en cierta posición, sino que se trata de describir el problema de investigación de manera neutral.

Se recomienda para estudios posteriores que la investigación de algún aspecto relacionado con esta problemática, sea mediante la utilización de otras técnicas de investigación que permitan indagar en: analizar las características de los VIPE, construir una tipología de la población que conduce un VIPE; creación de una muestra que estime la cantidad de VIPE que circulan por la ciudad; comparación del discurso utilizado por los partidos políticos, líderes de organizaciones y el gobierno para indagar en aspectos que indiquen un avance en la solución de este problema; analicen los decretos publicados que han intentado solucionar a los VIPE y la construcción de un modelo que describa aspectos organizacionales de las organizaciones afiliadoras. Aunado a ello, puede cambiarse su enfoque a uno cuantitativo y apoyarse de técnicas probabilísticas que midan propiedades de las organizaciones afiliadoras.

De esta forma, se podría contribuir en la ampliación de la bibliografía existe entorno a los VIPE y a las organizaciones afiliadoras, con perspectivas que aún no han sido utilizadas y que podrían ser aportes importantes.

Finalmente, es fundamental que se continúe estudiando a las organizaciones afiliadoras, puesto que son agrupaciones que están establecidas en la sociedad desde hace dos o más décadas, las cuales de alguna manera logran posicionar en la agenda la problemática de los VIPE, para tratar de conseguir una solución. Con ello, demuestran que tienen la capacidad de impulsar acciones que generan repercusiones que involucran a una gran parte de la población.

Bibliografía

- Audelo, J. (2004). ¿Qué es clientelismo? Algunas claves para comprender la política en los países en vías de consolidación democrática. *Estudios Sociales*, 124-142.
- Arana, S. (28 de junio de 2019). Dan prórroga a autos extranjeros. *El Imparcial*, p. 3.
- Carroll, Glenn; Hannan, M. (2003). Density-dependent processes. *The Sociology of Organizations* (p. 254–262). USA: SAGE Publications.
- Cejudo, G., y Zabaleta, D. (2009). La calidad de gobierno: una definición basada en atributos del ejercicio del poder. *Revista del CLAD Reforma y Democracia*, 1-18.
- Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública. (2004). Los vehículos de procedencia extranjera ilegales en México. *Cámara de diputados LIX Legislatura*, 1-18.
- Cobilt, E. (2015). Estrategias de Movilización Clientelares en los procesos electorales locales. En A. Salazar, y V. Peña, *Instituciones, gobierno y sociedad* (p. 175-196). Hermosillo, Sonora, México: El Colegio de Sonora.
- Correa, G., Jáquez, A., y Ortega, F. (2000). La guerra de los autos ilegales . *Proceso*, 48-49.
- De los Reyes, I. (24 de abril de 2018). Acuerdan trabajar iniciativa para regularizar "chuecos". *Expreso*.
- Deephouse, D. (1996). Does isomorphism legitimate?. *Academy of management journal*. (p.1024-1039). EUA: Louisiana State University.
- Echeverría, M. (13 de junio de 2019). Frenan operativo contra “ chuecos ” en Obregón. *El Imparcial*, p. 3.
- Escobar, B., y Lobo, A. (2001). Aportaciones de la Teoría Contingente al estudio de los sistemas de control en las organizaciones: un metanálisis. *Revista Europea de Dirección y Economía de La Empresa*, 10 (1), 119–140.
- Frías, M. A. (2006). *El proceso de formación de la agenda de gobierno: El caso de los vehículos de origen extranjero internados de manera ilegal a México*. México, D.F.: Universidad Autónoma de México.
- Fuse, M., Kosaka, H., y Kashima, S. (2009). Estimation of world trade for used automobiles. *Springer*, 348-357.
- González Zepeda, C. Alberto (2012), *Isomorfismo institucional y promoción del desarrollo local en asociaciones de migrantes michoacanos en Los Ángeles, California*, Tesis

- de Maestro en Desarrollo Regional. El Colegio de la Frontera Norte, A.C. México. 2012, p. 198.
- Hernández, R., Fernández, C., y Baptista, P. (2006). *Metodología de la investigación*. México, D.F.: Mc Graw Hill.
- Lacayo, M., y Juárez, J. (2006). La importación de automóviles usados y su repercusión en el parque vehicular y en las emisiones de dióxido de carbono en México. *XXI Congreso Internacional de Contaduría, Administración e Informática* (págs. 1-21). México, D.F.: Universidad Nacional Autónoma de México.
- López, R. (2000). *Análisis Jurídico de la Importación de vehículos a México*. México, D.F.: Universidad Nacional Autónoma de México.
- Martínez, C. (Septiembre de 2012). *Los vehículos usados de procedencia extranjera*. México, D.F.: Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública.
- Martínez, M. A. (07 de Mayo de 2000). Autos, votos y corrupción. *Reforma*, págs. 10-15.
- McFarland, D., y Gómez, C. (11 de Noviembre de 2018). *Organizational analysis*. Obtenido de Coursera: <https://www.coursera.org/learn/organizational-analysis>
- Meneses, R. (2005). *Verificación de vehículos de procedencia extranjera*. México, D.F.: Universidad Nacional Autónoma de México.
- Mercado, P., García, P., y Jiménez, C. (2016). La sustentabilidad organizacional desde la Teoría de la Dependencia de Recursos y la Teoría de Recursos y Capacidades. *Aportaciones a los Estudios Económico-Administrativos. Reflexiones teóricas y evidencias empíricas*. (p.17–38). Recuperado de: <https://personal.us.es/bescobar/Continred2.PDF>
- Meyer, J. y Rowan, B. (1999). Organizaciones Institucionalizadas: La estructura formal como mito y ceremonia. En W. Powell y P. DiMaggio, *El nuevo institucionalismo en el análisis organizacional*. (p. 79 - 103) México, D.F.: Fondo de Cultura Económica.
- Moreno, C. (2012). El nexo entre calidad gubernativa y elecciones: discusión conceptual y aplicación al gobierno local mexicano. *Perfiles Latinoamericanos*, 59-90.
- Olivares, R. (2010). Importación Definitiva de Vehículos Usados. *Federalismo Hacendario*, 105-114.

- Olmedo, C. (1992). *La internación ilegal de vehículos extranjeros al país, equiparado al contrabando*. México, D.F.: Universidad Nacional Autónoma de México.
- Olmos, J. G. (2005). Autos "Chocolate", capital político. *Proceso*, 19.
- Olson, M. (1992). Introducción. *La Lógica de la Acción Colectiva Bienes Públicos y la Teoría de Grupos*. México: Limusa Noriega Editores.
- Pelletiere, D., y Reinert, K. (2002). The Political Economy of Used Automobile Protection in Latin America. *Blackwell Publishers*, 1019-1037.
- Pfeffer, J. (1992). *Organizaciones y Teoría de las organizaciones*. Fondo de Cultura Económica.
- Pfeffer, J., y Salancik, G. (2003). The External Control of Organizations; A Resource Dependence Perspective. In M. J. Hander (Ed.), *The Sociology of Organizations* (p. 234). SAGE Publications.
- Powell, Walter W. y DiMaggio, P. J. (1999). Retorno a la jaula de hierro: El isomorfismo institucional y la racionalidad colectiva en los campos organizacionales. En *El nuevo institucionalismo en el análisis organizacional*. (p. 104 - 125.) México, D.F.: Fondo de Cultura Económica.
- Powell, W. W., y DiMaggio, P. J. (2003). The Iron Cage Revisited: Institutional Isomorphism and Collective Rationality in Organizational Fields (1983). In *The Sociology of Organizations* (p. 243–253). USA: SAGE Publications.
- Redacción GH. (13 de junio de 2019). Detiene la Policía primeros “ chuecos .” *El Imparcial*, p. 2.
- Rodríguez, F. (02 de marzo de 2009). Mister Onappafa. *Vanguardia*, págs. 5-6.
- Rothstein, B., y Teorell, J. (2005). What is Quality of Government? A Theory of Impartial Political Institutions. "*Quality of Government: What it is, How to get it, Why it matters*", (págs. 1-34). Gotemburgo, Suecia.
- Sánchez, M. (2007). Tendencia hacia el isomorfismo en la administración pública municipal del Estado de México. *Espacios Públicos*, 10(20), 107–161.
- Sigala, L. (13 de junio de 2019). Decomiso de ‘ chuecos ’ es por seguridad : CPA. *Expreso*, p. 2019.
- Scott, R. W. (2008). Crafting and Analytic Framework I: Three Pillars of Institutions. *Institutions and organizations: Ideas and Interests*. USA: SAGE Publications.

Zapata, G., y Rueda, M. (2018). Teoría de Dependencia de Recursos: premisas y aplicaciones. *Ciencia y Sociedad*, 43(1), 75–92. <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.22206/cys.2018.v43i1>

Bibliografía de ordenamientos jurídicos

Anexo No. 8 al Convenio de Colaboración Administrativa en Materia Fiscal Federal, celebrado entre la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y el Estado de Sonora, Diario Oficial de la Federación, 29 de septiembre de 2016.

Convenio de Colaboración Administrativa en Materia Fiscal Federal, Celebrado entre la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y el Estado de Sonora, Diario Oficial de la Federación, 30 de julio de 2015.

Convenio que celebran la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y el Estado de Sonora, para la internación e importación temporal de vehículos a dicha entidad federativa (Programa Sólo Sonora), Diario Oficial de la Federación, 25 de noviembre de 2005.

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Diario Oficial de la Federación, 27 de agosto de 2018.

Código Civil Federal, Diario Oficial de la Federación, 09 de marzo de 2018.

Código Civil para el Estado de Sonora, Boletín Oficial del Estado de Sonora, 27 de septiembre de 2018.

Código de Familia para el Estado de Sonora, Boletín Oficial del Estado de Sonora, 21 de enero de 2019.

Código Fiscal de la Federación, Diario Oficial de la Federación, 25 de junio de 2018.

Decreto por el que se regula la importación definitiva de vehículos usados, Diario Oficial de la Federación, 01 de julio de 2011.

Ley Aduanera, Diario Oficial de la Federación, 25 de junio de 2018.

Ley Federal de Fomento a las Actividades Realizadas por Organizaciones de la Sociedad Civil, Diario Oficial de la Federación, 24 de abril de 2018.

Ley de Control Vehicular para el Estado de Sonora, Boletín Oficial del Estado de Sonora, 27 de septiembre de 2018.

Ley de Tránsito para el Estado de Sonora, Boletín Oficial del Estado de Sonora, 26 de diciembre de 2017.

Ley de la Propiedad Industrial, Diario Oficial de la Federación, 18 de mayo de 2018.

Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación, Diario Oficial de la Federación, 18 de junio de 2007.

Ley del Registro Público Vehicular, Diario Oficial de la Federación, 30 de noviembre de 2017.

Ley para el Fomento y la Participación de las Organizaciones de la Sociedad Civil para el Estado de Sonora, Boletín Oficial del Estado de Sonora, 31 de julio de 2018.

Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal, Diario Oficial de la Federación, 22 de noviembre 2012.

Reglas Generales de Comercio Exterior, Diario Oficial de la Federación, 20 de abril de 2018.

Reglamento de Tránsito Municipal de Hermosillo, Boletín Oficial del Estado de Sonora, 17 de abril de 2017.

Reglamento de la Ley de la Propiedad Industrial, Diario Oficial de la Federación, 16 de diciembre de 2016.

Reglamento de la Ley del Registro Público Vehicular, Diario Oficial de la Federación, 05 de diciembre de 2007.

Reglamento Interior de la Secretaría de Hacienda del Estado, Boletín Oficial del Estado de Sonora, 20 de octubre de 2016.

Tratado de Libre Comercio de Norte América, Diario Oficial de la Federación, 20 de diciembre de 1993.

Bibliografía en páginas web

De los Reyes, I. (24 de abril de 2018). Acuerdan trabajar iniciativa para regularizar “chuecos”. *Expreso*. Recuperado de: <https://www.expreso.com.mx/seccion/sonora/36086-acuerdan-trabajar-iniciativa-para-regularizar-chuecos.html>

Esparza, J. (02 de abril 2018). Se deben regularizar los carros “ chocolate”: Meade en Sonora. Recuperado de: <https://www.uniradionoticias.com/noticias/sonora/519064/se-deben-regularizar-los-carros-chocolate-meade-en-sonora.html>

Instituto Mexicano de la Propiedad Industrial (2019). Marcanet. México. Gobierno de México. Recuperado de <https://marcanet.impi.gob.mx:8181/marcanet/>

Instituto Mexicano de la Propiedad Industrial (2019). ClasNiza. México. Gobierno de México. Recuperado de <https://clasniza.impi.gob.mx/clases>

Instituto Nacional de Desarrollo Social. (2019). Registro Federal de las Organizaciones de la Sociedad Civil. Datos abiertos. México. Gobierno de México. Recuperado de: https://datos.gob.mx/busca/dataset/registro-federal-de-las-organizaciones-de-la-sociedad-civil/resource/49e820f6-4ddb-4808-bed9-ce8f53b2a728?inner_span=True

Instituto Nacional de Desarrollo Social. (2019). Registro Federal de las Organizaciones de la Sociedad Civil. Datos abiertos. México. Gobierno de México. Recuperado de: https://datos.gob.mx/busca/dataset/registro-federal-de-las-organizaciones-de-la-sociedad-civil/resource/c2cba009-4da9-4f45-802f-15eb0fec9a5d?inner_span=True

OA4. (26 de enero de 2019). Congreso de empleados. [Archivo de video]. Recuperado de: <https://www.youtube.com/>

Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2018). Estadística de vehículos de motor registrados en circulación (Datos por entidad federativa). México. Gobierno de México. Recuperado de: <https://www.inegi.org.mx/temas/vehiculos/default.html#Tabulados>

Servicio de Administración Tributaria. (2018). Zona libre internación de vehículos extranjeros [Figura 5.6]. Recuperado de: http://omawww.sat.gob.mx/aduanas/vehiculos/importacion_temporal/PublishingImages/Sonora_mapa.jpg

Senado PRI. (2018). Presenta Sylvana Beltrones la iniciativa para regularizar autos chocolates. Recuperado de: <http://pri.senado.gob.mx/presenta-sylvana-beltrones-la-iniciativa-para-regularizar-autos-chocolates/>

Televisa Sonora. (17 de julio de 2019). Seguros fraudulentos para autos extranjeros. [Archivo de video]. Recuperado de <https://www.facebook.com/watch/?v=488225538599498>

Anexo 1. El contexto de las organizaciones afiliadoras en Tijuana y Ensenada, Baja California

Tijuana

Acerca de la ciudad de Tijuana, Baja California, la cual es frontera de Estados Unidos de América, le confiere la aplicación de disposiciones legales diferentes al de un municipio que se encuentre en el interior del país.

Por mencionar alguna, la importación de vehículos de procedencia extranjera se realiza a la franja o región fronteriza para permitir que residentes del lugar, puedan traer un vehículo del país vecino y utilizarlo dentro de la ciudad.

Sin embargo, existen diferentes condicionantes y limitantes respecto de cuáles vehículos pueden ser importados, inclusive todo aquel vehículo que no tenga las características necesarias para ser importado bajo algún régimen aduanero, su situación jurídica y estancia en el país, será ilegal.

De igual modo, al desplazarse por las principales vialidades y avenidas de la ciudad, es fácil observar la gran cantidad de vehículos circulando y es posible apreciar el tipo de placa que porta. Entre las distintas placas que se observaron, se encontró que algunos vehículos llevan las placas oficiales del estado de Baja California, mismas que cambian de color e imagen dependiendo del año en que fueron emitidas.

Otra parte del parque vehicular circula con placas del estado de California, Estados Unidos de América; la cual consiste en una placa metálica, de color blanco, con el número de identificación en color azul y con la palabra California en color rojo. Así que, se observó una mezcla de vehículos nacionales y de procedencia extranjera en un mismo lugar.

Los vehículos ilegales de procedencia extranjera

Ahora bien, los vehículos de procedencia extranjera se pueden adquirir a un costo bajo, son accesibles y debido a la gran variedad de modelos, se pueden adaptar a las necesidades del comprador. Dado lo anterior, se considera que se ha conformado un mercado de vehículos de este tipo, donde se presentan diversas dinámicas que van desde la búsqueda y compra del vehículo en Estados Unidos de América, hasta lograr cruzarlo por la frontera para ser vendido en territorio mexicano.

Por lo cual, en Tijuana es fácil comprar un vehículo de procedencia extranjera, ya sea conseguirlo en alguna página web, red social o en un lote de venta de carros e inclusive en páginas web de subastas en Estados Unidos de América.

Existe una gran variedad de vehículos que se ofrecen, los cuales varían en marca, modelo, año y precio. Su venta se anuncia en dólares, por lo que, al realizar la conversión al tipo de cambio del día, la diferencia del costo entre un vehículo de procedencia extranjera y uno nacional es evidente; además, los precios varían dependiendo de los aditamentos y características del vehículo y se pueden conseguir vehículos ya importados a la franja fronteriza o afiliados a alguna organización.

En conversación con una persona que se dedica a vender vehículos de procedencia extranjera en lotes de carros, explicó que todos aquellos vehículos que circulan con placas del estado de California, Estados Unidos de América, están de manera ilegal dentro del país, debido a que no fueron importados bajo algún régimen establecido en la Ley Aduanera, pero existe tolerancia en cuanto a su circulación, por tratarse de una ciudad fronteriza (Anónimo, comunicación personal, 20 de julio de 2019)

Además, agregó que los vehículos que vende, los adquiere en subastas en páginas de internet de Estados Unidos de América, donde se ofertan vehículos que están en buenas

condiciones, tienen alguna reparación o fueron reconstruidos, pero que pueden ser vendidos en México. Una vez adquirido el vehículo es necesario cruzarlo por la aduana (Anónimo, comunicación personal, 20 de julio de 2019)

Una vez que el vehículo se encuentra en Tijuana, es llevado a un lote de venta de vehículos, también conocido como Auto Swap Meet. En específico, el lote de venta que se visitó consiste en un terreno baldío frente a una vialidad, rodeado de cerros y sin ningún edificio o construcción en la superficie cerca, en el área del lote se encuentran los diversos vehículos estacionados en línea, se les coloca con tinta el precio, el año y algunas características importantes en el vidrio frontal y/o trasero. Además, los vehículos están acomodados en fila, cerca de alguna carpa donde los vendedores se refugian del sol y se sientan a esperar a posibles compradores (Observación no participante, 20 de julio de 2019).

La primera vez que se localizó la ubicación del lote de venta de vehículos, se observó que había una carpa con una lona que ofrecía afiliación a la organización FEOSS, debido a ello, se seleccionó como un lugar para explorar y concretar entrevistas (Observación no participante, 20 de julio de 2019). En cuanto se tuvo la oportunidad de volver a visitar el lote de venta, la carpa que anunciaba la afiliación a FEOSS no estaba, pero a unos cuantos metros había otra carpa que anunciaba la afiliación a la organización UDC, sin embargo, no había nadie en el lugar, por lo que no se pudo preguntar por información (Observación no participante, 20 de julio de 2019).

Con la observación de esas otras dos organizaciones afiliadoras, puede confirmarse la existencia de organizaciones de este tipo establecidas y funcionando en Tijuana, sin embargo, existe una diferencia entre el tamaño de ellas, ya que se encontraron oficinas de

ANAPROMEX en distintos puntos de la ciudad, mientras que las organizaciones UDC y FEOSS, se localizaron en un lote de venta de autos que abre los fines de semana.

De modo que, se desconoce si las organizaciones UDC y FEOSS cuentan con alguna oficina o módulo de atención a parte de los establecidos en el lote de venta, lo cual indica una diferencia entre las estructuras de cada organización, luego de que pueda considerarse que una de ellas cuenta con más recursos para establecer varias oficinas mientras que otras parecen ser más pequeñas o tal vez sean recientes en la ciudad.

Las organizaciones afiliadoras

Por otra parte, al existir VIPE es inevitable que no existan organizaciones que defiendan y protejan el patrimonio familiar, es así que, en el estado de Baja California, se tenía la noción de que existían organizaciones afiliadoras, pero se desconocía qué tan frecuente era posible observar VIPE con placas no oficiales de alguna organización circulando por las calles.

Es por eso que, solamente se apreciaron vehículos nacionales y vehículos con placas del estado de California, Estados Unidos de América, transitando por las calles de Tijuana. Sin embargo, los escasos VIPE afiliados que se observaron pertenecían a la organización ANAPROMEX y uno solo a FEOSS.

Es importante destacar que la falta de VIPE circulando con placas no oficiales, no significa que no existan en la ciudad, sino que tal vez hizo falta explorar las periferias y colonias ubicadas a las afueras de la ciudad y no tan cercanas a la línea fronteriza. No obstante, lo habitual era ver vehículos con placas de Estados Unidos de América circulando en cualquier punto de la ciudad. Cabe aclarar que estos vehículos son de procedencia

extranjera, pero para los fines de la investigación que se realiza, se buscó observar aquellos que pertenecen a alguna organización afiliadora.

Ahora bien, la presencia de la organización afiliadora ANAPROMEX en Tijuana, se puede encontrar en oficinas ubicadas en distintos puntos de la ciudad, cerca de locales comerciales, tienen una fachada de color blanco, rojo y azul, en letras grandes se encuentra el acrónimo de la organización, inclusive tienen por fuera banderines de tela con el logo de la organización que se mueven con el viento, además tienen carteles que anuncian un servicio de defensa y lucha por la regularización de vehículos de procedencia extranjera, otros anuncian un número de teléfono y los horarios de atención.

Afiliados y ciudadanía

Para conocer un poco la percepción de la ciudadanía respecto del fenómeno de los VIPE y las organizaciones afiliadoras, se propuso realizar entrevistas a ciudadanos afiliados a alguna organización y ciudadanos no afiliados.

En las entrevistas se preguntó sobre las funciones o servicios que proporciona una organización afiliadora, cómo interviene el gobierno en el fenómeno de los VIPE y organizaciones afiliadoras y cuál es su opinión respecto de una legalización de los VIPE.

Por otra parte, se buscó entrevistar a personas afiliadas a alguna organización afiliadora, sin embargo, debido a la poca circulación de vehículos afiliados y la falta de estos en lugares como parques, tianguis o mercados, fue imposible conseguir entrevistar a una persona afiliada en Tijuana; por lo que, mediante un informante clave, se logró concretar entrevistar a tres personas afiliadas a una organización.

Ensenada

En la ciudad de Ensenada, Baja California, desde que se llega a la ciudad es posible observar vehículos de procedencia extranjera circulando con placas no oficiales de una organización afiliadora, inclusive si se adentra más a la ciudad, se alcanza a ver que los VIPE afiliados son más comunes a diferencia de Tijuana. Se considera que esto se debe a que es un municipio que no está en frontera y, por ende, se cree que no existe tanta tolerancia a los VIPE con placas de Estados Unidos de América (Observación no participante, 24 de julio de 2019).

Los vehículos ilegales de procedencia extranjera

Todas estas observaciones se relacionan también con la venta de VIPE, los cuales se pueden conseguir en mercados similares a tianguis, ubicados cerca del centro de la ciudad o en distintas zonas de la ciudad, son conocidos como globos o globitos. Este tipo de tianguis funciona como los lotes de venta de vehículos, donde puedes encontrar vehículos traídos desde Estados Unidos de América.

Las organizaciones afiliadoras

Por otra parte, en Ensenada se encuentran organizaciones afiliadoras, una está ubicada cerca del centro y su fachada es moderna, como cualquier local de una empresa tiene el logo de la organización resaltado. A diferencia de las otras pequeñas oficinas localizadas en Tijuana, las cuales eran locales con el nombre de la organización rotulado, parece que se invirtió en la imagen de la oficina matriz porque tiene letreros y paredes recubiertas con materiales en color plateado y gris oscuro.

Así mismo, por cualquier avenida que transites en Ensenada, se puede observar los VIPE afiliados transitando, situación que es similar a la que ocurre en Hermosillo, Sonora, pero su diferencia está en que ven vehículos afiliados a diversas organizaciones y no solo a una como ocurre en Ensenada.

Afiliados y ciudadanía

En Ensenada fue posible entrevistar a personas afiliadas a la organización, compartieron cómo adquirieron su vehículo, cuáles son los servicios que les ofrecen y su opinión respecto del pago de impuestos, intervención del gobierno y la legalización de los VIPE.

Un aspecto importante de una entrevista fue que la persona afiliada comentó haber recibido insultos por parte de algún ciudadano, cuando se encontraba circulando por una avenida, afirma que le gritaron por poseer un VIPE afiliado y le reclamaron que no paga impuestos. Inclusive afirmó que en una ocasión le arrancaron la placa no oficial que traía su vehículo (Anónimo, comunicación personal, 23 de julio de 2019).

Se considera que este tipo de actos en contra de quien posee un VIPE afiliado, son de alguna forma sorprendente e inesperado, ya que pudiese considerar que la persona que realizó la ofensa llegó a su límite en tolerar a los VIPE afiliados y se refleja en acciones en contra de quien posee un vehículo afiliado. Sin embargo, se espera que este tipo de acciones no se conviertan en algún tipo de agresión contra la persona o el vehículo, mucho menos que se repitan o se realicen por un grupo de personas.

Se puede decir entonces, en comparación con la ciudad de Hermosillo, el descontento de la ciudadanía contra quien posea un VIPE afiliado hasta el momento se

desconoce si ha llegado en algún punto similar a lo que la persona afiliada en Ensenada presencié.

Diferencias

A fin de concluir el análisis comparativo, se señalan las siguientes diferencias encontradas en los lugares observados. Primeramente, en Tijuana es común la circulación de vehículos con placas del estado de California, Estados Unidos de América, a diferencia de Hermosillo, Sonora, donde circulan vehículos con placas no oficiales de las distintas organizaciones establecidas en la ciudad, otros traen placas oficiales del estado u otras entidades federativas y a veces hay vehículos con placas del estado de Arizona, Estados Unidos de América.

Otra diferencia importante, fue que en Ensenada se observó una mayor circulación de vehículos con placas no oficiales de una organización afiliadora, hay presencia de otras organizaciones afiliadoras, pero no se ve que tengan tanta dimensión como cierta organización afiliadora.

Todo ello parece confirmar que el fenómeno de los VIPE afiliados es frecuente o tiene mayor presencia, en los municipios ubicados al interior del país y no tanto en la frontera, ya que parece existir una especie de tolerancia respecto de los vehículos con placas extranjeras que circulan en una ciudad fronteriza.

Por ende, en Hermosillo, Sonora, es posible ver que existen alrededor de 14 organizaciones afiliadoras que han logrado la circulación de quien esté asociado, ello demuestra la diversidad que existe y que se ha conformado un mercado que permite su establecimiento y configuración de su propio padrón de afiliados. Sin embargo, aún no se

observa alguna organización afiliadora establecida en Hermosillo con el mismo tamaño y capacidad en comparación con las establecidas en Baja California, sino que son más pequeñas y no tan estructuradas.

Anexo 2. Conceptos clave

A continuación, se define y describen algunos conceptos clave para el trabajo de investigación, además se propone una definición operativa para su aplicación.

1. Organizaciones afiliadoras

En cuanto a la definición del término organizaciones afiliadoras, se inicia su definición a partir del significado de organización social en el Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales de Manuel Ossorio, el cual establece que es aquella estructura o articulación de la sociedad en subgrupos determinados por una cualidad común, como la nacionalidad, la raza, el sexo, la profesión, la edad, el parentesco, la propiedad, la residencia, la autoridad.

En adición a lo anterior, el Diccionario de la Real Academia Española define a una organización como la asociación de personas regulada por un conjunto de normas en función de determinados fines.

Ahora bien, la palabra afiliadoras deriva de afiliar, que según el Diccionario de la Real Academia Española corresponde a incorporar o inscribir a alguien en una organización o en un grupo.

Por lo que, tomando en consideración que el término afiliadoras se utilizó por Díaz (2012) en una nota periodística para denominar a las organizaciones que afilian a propietarios de VIPE, se retoma para denominar Organizaciones Afiliadoras a las asociaciones dedicadas a defender la regularización de vehículos de procedencia extranjera y proteger a sus propietarios.

2. Vehículos ilegales de procedencia extranjera

En cuanto a la definición del concepto Vehículos Ilegales de Procedencia Extranjera (VIPE), el Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales de Manuel Ossorio, define la palabra vehículo como artefacto, como carruaje, embarcación, que sirve para transportar personas o cosas de una parte a otra.

Por otra parte, el Diccionario de la Real Academia Española define vehículo como medio de transporte de personas o cosas. Para el concepto vehículo de procedencia extranjera se hace referencia al medio de transporte cuyo origen es cualquier otro a excepción de México, sin importar el modelo, año y marca. Cabe destacar que no se incluye a los vehículos que tengan placas oficiales de cualquier entidad federativa del país.

3. Permanencia

En concreto se define a la permanencia como la duración firme, constancia y perseverancia, así como a la estancia en un lugar o sitio según el Diccionario de la Real Academia Española.

Es así que, para el trabajo de investigación, se define de manera operativa a la permanencia como la duración o el tiempo que han permanecido las organizaciones afiliadoras luchando por una regularización de los VIPE, esto incluye a las organizaciones campesinas y primeros decretos publicados al respecto.

4. Legitimidad

Por legitimidad se define como lo que es conforme a las leyes, así como todo aquello que se otorga o realiza de acuerdo con las leyes, según lo descrito por el Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales de Manuel Ossorio.

Asimismo, el Diccionario de la Real Academia Española lo define como lo conforme a las leyes. Ahora bien, en cuanto a la teoría neoinstitucional (Scott, 2008) describe la legitimación como suposiciones generalizadas de las acciones que realiza una entidad, las cuales son propias de un sistema social con normas, valores, creencias y definiciones.

Finalmente, como una definición operativa para el trabajo de investigación se determina que la legitimidad corresponde a las acciones que realiza una colectividad o entidad, mismas que están de acuerdo con el sistema de normas que rigen en su entorno, pero que a su vez proyectan en el exterior normas, valores y definiciones aceptadas por la sociedad. Esto, sin incluir las concepciones negativas y desacreditaciones que pueda otorgar la sociedad al concepto.

5. Funciones isomorfas

El término funciones isomorfas se considera un concepto clave en la tesis de investigación; sin embargo, por tratarse de un término abstracto es necesario definir su significado para que el lector pueda entender a qué se hace alusión, además de que no comprende su significado y un ejemplo para ilustrar la concepción de ideas que conforman funciones isomorfas.

Primeramente, Meyer y Rowan (1999) explican al isomorfismo como “las organizaciones formales se ajustan a sus ambientes por medio de interdependencias técnicas y de intercambio”(p. 85).

Luego, Powell y DiMaggio (1999) (citando a Hawley, 1968) explican que el isomorfismo es un proceso limitador que obliga a una unidad en una población a parecerse a otras unidades que enfrentan las mismas condiciones ambientales.

Sirve de ejemplo las actividades de emplacamiento y registro vehicular que realizan las organizaciones que afilian vehículos de procedencia extranjera, las cuales imitan y reproducen al servicio de padrón vehicular que proporciona el gobierno.

Finalmente, se propone como definición operativa de funciones isomorfas como la adopción y realización de actividades similares en apariencia, aspecto o configuración que realiza en principio una institución, colectividad o individuo.

6. Campos organizacionales

Finalmente, en palabras de Powell y DiMaggio (1999) definen un campo organizacional como aquellas organizaciones que en conjunto, conforman un área reconocida en la vida institucional (p. 106). Por tal motivo, se considera que el conjunto de organizaciones afiliadoras conforma un campo organizacional que se identifica por las actividades y prácticas de afiliación de propietarios de VIPE, lo cual crea un área reconocida en la sociedad.

Anexo 3. Seguros de daños a terceros

Durante el mes de junio de 2019, el gobierno del estado de Sonora implementó un operativo de seguridad en el municipio de Hermosillo, el cual se debe a la presunta comisión de delitos en VIPE (Sigala, 2019). A partir de ello, se tomaron medidas en el estado que comprendió la detención de VIPE por oficiales de tránsito (Redacción GH, 2019) y decomiso de vehículos por CEVCE (López, 2019).

Ante dicha situación, los representantes de organizaciones afiliadoras emprendieron actividades de gestión con autoridades para evitar el decomiso de las unidades de sus afiliados (Echeverría, 2019); por lo tanto, lograron obtener un acuerdo que consistió en que los VIPE podrían circular en la entidad sin ser detenidos, mientras cuenten con la afiliación de una organización, la licencia de conducir vigente, respetar las leyes de tránsito y adquirir un seguro de daños a terceros (Arana, 2019).

Inclusive, las organizaciones afiliadoras como parte de los servicios que ofrecen a sus afiliados, recomiendan adquirir un seguro de responsabilidad civil con daños a terceros, en las aseguradoras que ellos recomiendan, lo cual facilita la adquisición de un seguro.

Esta medida de seguridad implementada provocó que los afiliados de organizaciones acudieron a tramitar su licencia de conducir, mismo que incrementó la demanda en las agencias fiscales del Estado y, por otra parte, más incrementó el número de aseguradoras que ofrecían un servicio a VIPE.

Seguidamente, las características de estos seguros es que cubren todos los daños que el conductor del VIPE provoque a un tercero, por ejemplo, chocar un automóvil, atropellar a alguien o tumbar un poste (Agente de seguros, comunicación personal, 29 de agosto de 2019). Pero es importante destacar, que el VIPE no puede asegurarse, es decir que la póliza de seguros de daños a terceros solamente cubre los daños provocados por el vehículo sin

incluir las posibles afectaciones o daños que sufra el VIPE (Agente de seguros, comunicación personal, 29 de agosto de 2019).

Los requisitos para adquirir un seguro de daños a terceros son establecidos por cada aseguradora y varían dependiendo de cuál se elija; sin embargo, los requisitos indispensables son una identificación oficial, comprobante de domicilio y el registro de la afiliación de una organización (Agente de seguros, comunicación personal, 29 de agosto de 2019).

Como los VIPE no pueden asegurarse, sino los daños que provocan, estos vehículos no necesitan tener título de propiedad para obtener su póliza, sino que el documento importante es la afiliación en una organización, puesto que les permite identificar al titular de la póliza de seguro (Agente de seguros, comunicación personal, 29 de agosto de 2019). Además, el agente de seguros afirma que en ocasiones el registro de la afiliación contiene el nombre de otros familiares que pueden conducir el VIPE, por lo que solamente el titular de la afiliación, es quién podrá obtener el seguro (comunicación personal, 29 de agosto de 2019).

En consecuencia, los montos que cubren los seguros de daños a terceros varía y proporcionan una cobertura de puede ser desde los 100 mil pesos hasta los 3 millones de pesos, pero depende del costo de la póliza (Agente de seguros, comunicación personal, 29 de agosto de 2019); como ejemplo, el costo de una póliza ronda los 2270 pesos y proporciona una cobertura de 500 mil pesos en responsabilidad civil por daños a terceros e incluye 1250 mil de gastos médicos (Agente de seguros, comunicación personal, 29 de agosto de 2019).

Asimismo, existen seguros de daños a terceros que van de 900 a 1200 pesos, pero ofrecen una cobertura de 50, 100 o 200 mil pesos, lo cual el agente de seguros explicó que

dicha cantidad no sirve para nada, ya que un choque podría costar la cantidad de 100 mil pesos e inclusive dicha cantidad no alcanza a cubrir el monto de los daños (Agente de seguros, comunicación personal, 29 de agosto de 2019); esta situación es considerada de suma importancia, que no debe tomarse a la ligera solamente para cumplir el requisito impuesto para circular en un VIPE.

Como referencia de lo anterior, las organizaciones afiliadoras participantes en la investigación, expresaron tener compañías de seguros que le ofrecen un seguro de daños a terceros a sus afiliados (Anónimo, comunicación personal; Anónimo, comunicación personal, 11 de julio de 2019).

Por otra parte, esta situación generó el surgimiento de aseguradoras fraudulentas y agentes piratas que ofrecen pólizas de seguros a precios económicos; sin embargo, lo peligroso de estas aseguradoras es que al momento de que un afiliado tiene un percance, la aseguradora no se hace responsable por los daños ocasionados (Televisa Sonora, 2019), por ende, el afiliado no cuenta con el respaldo que creía tener.

Para finalizar, se destaca la importancia de verificar que la aseguradora donde se adquiriera la póliza sea una compañía confiable, esto puede cerciorarse mediante una búsqueda en internet para observar la historia de la aseguradora, su organigrama y la antigüedad que tiene (Agente de seguros, comunicación personal, 29 de agosto de 2019). En el caso buscar en internet a las aseguradoras fraudulentas, no será posible obtener información que verifique su existencia y/o podrá contener información falsa (Agente de seguros, comunicación personal, 29 de agosto de 2019). Aunado a ello, los agentes de seguros deben estar registrados ante la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas, dicha institución expide una credencial que autoriza y permite identificar a la persona, por lo que,

al momento de adquirir un seguro para su VIPE se recomienda pedirle al agente que se identifique (Agente de seguros, comunicación personal, 29 de agosto de 2019).

Anexo 4. Archivos de guías de entrevistas

1. Guía de entrevista a representante de organización afiliadora

Fecha: _____

Lugar: _____

Datos generales

Nombre: _____

Edad: _____

Sexo: Masculino / Femenino

Lugar de Origen: _____

Datos profesionales

Nombre de la organización:

Acrónimo de la organización: _____

Fecha de creación: _____

Fecha de constitución: _____

Figura Jurídica: a) Asociación Civil b) Sociedad Civil c) Marca

Registrada

d) Asociación sin constituir e) Otro

Número de miembros/afiliados: _____

Número de empleados remunerados: _____

Número de empleados No remunerados: _____

Participación de voluntarios: a) Sí b) No cantidad: _____

Página de internet: a) Si b) No

Redes sociales: a) Si b) No

Antecedentes

1. ¿Cuándo se creó la organización que dirige?

2. ¿Cómo creó la organización?
3. ¿Qué metas y objetivos persigue la organización?

Marco normativo

4. ¿En qué municipios y/o estados funciona la organización?
5. Dentro de la organización, ¿Cómo se planifican/organizan las actividades que deben realizarse?
6. ¿De qué manera se definen los roles o actividades que cada empleado debe realizar?
7. ¿Qué logros ha conseguido su organización?
8. ¿Cuáles son las tareas y objetivos que la organización tiene pendiente de lograr?
9. ¿Qué obstáculos ha atravesado la organización que representa?
10. Al ser líder de la organización, ¿Cuáles son las facultades y obligaciones que posee?
11. Tratándose de afiliados a su organización ¿Cuáles son las facultades y obligaciones que poseen?
12. Ante tanta competencia de organizaciones afiliadoras, ¿Cómo atrae a los propietarios de VIPE para que se afilien a su organización?
13. ¿Cuál es la vigencia en las placas no oficiales que le proporciona a las personas afiliadas?
14. Una vez afiliado el VIPE, ¿Quién además de la persona que afilió el vehículo puede conducirlo?
15. ¿Cuáles son los requisitos y documentación necesaria para que una persona pueda afiliarse a su organización?

Marco regulatorio

16. Cuenta con Acta Constitutiva: a) Sí b) No
17. Registro Federal de Contribuyentes: a) Sí b) No

18. ¿Cómo define el objeto social de la organización que dirige? (La expresión de las actividades que realiza la OA)
19. ¿Cuenta con un reglamento interno o estatutos que dirijan la organización?
20. ¿La organización cuenta con una asamblea general?
21. ¿La organización que representa está inscrita en el Registro Federal de las Organizaciones de la Sociedad Civil? a) Sí b) No
22. ¿La organización que representa está inscrita en el Registro Público de la Propiedad (ICRESON)? a) Sí b) No

Marco cognitivo cultural - creencias comunes

23. Aparte de la afiliación de propietarios ¿Qué otras funciones o actividades realiza esta organización? ¿Qué otros servicios proporcionan al afiliado?
- a) Asesoría Legal b) Gestión con gobierno c) Afiliación a domicilio d) Defensa legal
e) Placas para personas con discapacidad f) Afiliación de motocicletas
24. ¿Cómo cree que los propietarios de vehículos de procedencia extranjera podrían pagar los impuestos correspondientes a su unidad?
25. ¿Cómo describe la intervención del gobierno (en cualquiera de sus tres niveles) en el fenómeno de los vehículos de procedencia extranjera y las organizaciones similares a la de usted?
26. ¿Cuál es su punta vista de una legalización de los vehículos de procedencia extranjera?
¿Cómo debería de realizarse?

MCC- lógicas compartidas de acción

27. ¿Cómo le da publicidad a la organización que dirige?

28. ¿De qué manera los partidos políticos o políticos se han acercado a su organización?
¿Cuál es su finalidad? ¿Realizan algún trabajo en conjunto para solucionar una situación?
29. ¿Cómo se sostiene económicamente una organización? ¿Es posible que reciba alguna apoyo o financiamiento?
30. ¿De qué manera son utilizadas las cuotas o aportaciones que realizan los afiliados?
31. ¿Como es su relación con otras organizaciones afiliadoras? ¿Se reúnen? ¿Comparten estrategias?
32. ¿Cómo es el proceso para abrir una oficina que realiza afiliaciones (las que están en las colonias)? ¿Quién puede abrir una? ¿Qué se necesita tener para abrir una?

Adicionales

33. ¿Proporcionan seguros de daños a terceros? ¿Cómo funciona y qué cantidad cubre?
34. ¿Qué sucede cuando un vehículo afiliado se involucra en un accidente?
35. ¿Cuál es su opinión respecto de muchos ilícitos son cometidos en vehículos afiliados?
36. ¿Realiza venta de vehículos de procedencia extranjera?

2. Guía de entrevista para oficial de tránsito

Fecha: _____

Lugar: _____

Datos generales

Nombre: _____

Edad: _____

Sexo: Femenino / Masculino

Lugar de Origen: _____

Nivel educativo: _____

Puesto: _____

Marco cognitivo cultural - creencias comunes

1. ¿Qué piensa de los vehículos de procedencia extranjera (autos chocolate) que circulan con placas no oficiales proporcionadas por una organización?
2. ¿Qué organizaciones que se dedican a la afiliación de vehículos de procedencia extranjera (autos chocolate) conoce en la ciudad?
3. ¿Qué funciones cree que realizan esas organizaciones?
4. ¿Qué opina usted de que los propietarios de vehículos de procedencia extranjera (autos chocolate) no pagan impuestos?
5. ¿Cómo considera que deberían pagar los impuestos que omiten?
6. ¿Cómo describe la intervención del gobierno (cualquiera de sus tres niveles) en el fenómeno de los vehículos de procedencia extranjera (autos chocolate) y las organizaciones que los afilian?
7. ¿Cuál es su punto de vista de la legalización de los vehículos de procedencia extranjera (autos chocolate)?

8. Ante la presencia de un vehículo con placas no oficiales de alguna organización ¿Cómo debe de actuar?
9. ¿En qué casos se infracciona a los conductores que circulen en vehículos con placas proporcionadas por una organización?
10. ¿En qué casos se puede detener el vehículo de procedencia extranjera?
11. ¿Cuáles son los lugares donde un vehículo de procedencia extranjera puede circular?
12. ¿Qué documentación le solicitan al conductor del vehículo de procedencia extranjera?
13. Una vez detenido el vehículo ¿Cómo puede el conductor recuperar la unidad?

3. Guía de entrevista para persona relacionada

Fecha: _____

Lugar: _____

Datos generales

Nombre: _____

Edad: _____

Sexo: Femenino / Masculino

Lugar de Origen: _____

Nivel educativo: _____

Puesto: _____

Marco cognitivo cultural - creencias comunes

1. ¿Qué piensa de los vehículos de procedencia extranjera (autos chocolate) que circulan con placas no oficiales proporcionadas por una organización?
2. ¿Qué organizaciones que se dedican a la afiliación de vehículos de procedencia extranjera (autos chocolate) conoce en la ciudad?
3. ¿Qué funciones cree que realizan esas organizaciones?
4. ¿Qué opina usted de que los propietarios de vehículos de procedencia extranjera (autos chocolate) no pagan impuestos?
5. ¿Cómo considera que deberían pagar los impuestos que omiten?
6. ¿Cómo describe la intervención del gobierno (cualquiera de sus tres niveles) en el fenómeno de los vehículos de procedencia extranjera (autos chocolate) y las organizaciones que los afilian?
7. ¿Cuál es su punto de vista de la legalización de los vehículos de procedencia extranjera (autos chocolate)?

4. Guía de entrevista para afiliado de organización

Fecha: _____

Lugar: _____

Datos generales

Nombre: _____

Edad: _____

Sexo: Femenino / Masculino

Lugar de Origen: _____

Nivel educativo: _____

Ocupación: _____

Antecedentes

1. ¿En qué organización se encuentra afiliado?
2. Tipo de placas otorgadas por la organización: Regular/Discapitado *
3. ¿Cómo adquirió su auto?
4. ¿Qué tipo documentación posee del auto?
 - a) Título del vehículo
 - b) Factura de compra
 - c) Otro
 - d) No poseo documentos
 - e) Pedimento
 - f) Certificado de origen
5. ¿En algún momento ha sido detenido/a por portar placas de una organización?
 - a) Si
 - b) No ¿Cómo fue?

Marco cognitivo cultural - creencias comunes

6. ¿Qué otras organizaciones que afilian vehículos de procedencia extranjera (autos chocolate) conoce?
 - a) ONAPPAFA
 - b) FEOSS
 - c) UPESAC
 - d) ASOPEFES
 - e) CONDEFA
 - f) UCD
 - g) ODEPAFA
 - h) SONORA-FEA
 - i) SIPPAFA
 - j) ANAPROMEX
 - k) AGRUPACIÓN A.C.
 - l) No conozco otras
 - m) Otro
 - n) Ninguna

7. Además de la afiliación ¿Qué funciones cree que realizan estas organizaciones? ¿Qué funciones le ofrece la organización a la que pertenece?
8. ¿Cuál es su punto de vista respecto de pagar impuestos por el vehículo que conduce?
9. ¿Cómo describe la intervención del gobierno (cualquiera de sus tres niveles) en el fenómeno de los vehículos de procedencia extranjera (autos chocolate) y las organizaciones que los afilian?
10. ¿Cuál es su opinión de una legalización de los vehículos de procedencia extranjera (autos chocolate) ¿Cómo propone que se debiese realizar?

5. Guía de entrevista para ciudadano

Fecha: _____

Lugar: _____

Datos generales

Nombre: _____

Edad: _____

Sexo: Femenino / Masculino

Lugar de Origen: _____

Nivel educativo: _____

Ocupación: _____

Cuenta con automóvil: a) Si b) No

Marco cognitivo cultural - creencias comunes

1. ¿Qué piensa de los vehículos de procedencia extranjera (autos chocolate) que circulan con placas no oficiales proporcionadas por una organización?
2. ¿Qué organizaciones que se dedican a la afiliación de vehículos de procedencia extranjera (autos chocolate) conoce en la ciudad?
a) ONAPPAFA b) FEOSS c) UPESAC d) ASOPEFES e) CONDEFA f) UCD g) ODEPAFA h) SONORA-FEA i) SIPPAFA j) ANAPROMEX k) AGRUPACIÓN A.C. l) No conozco otras m) Otro n) Ninguna
3. ¿Qué funciones cree que realizan esas organizaciones?
4. ¿Qué opina usted de que los propietarios de vehículos de procedencia extranjera (autos chocolate) no pagan impuestos?
5. ¿Cómo considera que deberían pagar los impuestos que omiten?

6. ¿Cómo describe la intervención del gobierno (cualquiera de sus tres niveles) en el fenómeno de los vehículos de procedencia extranjera (autos chocolate) y las organizaciones que los afilian?
7. ¿Cuál es su punto de vista de la legalización de los vehículos de procedencia extranjera (autos chocolate)?
8. ¿En qué situación justificaría el uso de un VIPE (auto chocolate)?