



EL COLEGIO
DE SONORA

33

Organizaciones afiliadoras de *autos chocolate* Adaptación y sobrevivencia en Sonora

María Teresita Estefanía Anguamea Martínez



EL COLEGIO
DE SONORA



Organizaciones afiliadoras
de *autos chocolate*
Adaptación y sobrevivencia en Sonora

33

María Teresita Estefanía Anguamea Martínez

Catalogación en la publicación Biblioteca Gerardo Cornejo Murrieta

Anguamea Martínez, María Teresita Estefanía, autor.

Organizaciones afiliadoras de autos chocolate : adaptación y sobrevivencia en Sonora / María Teresita Estefanía Anguamea Martínez. Primera edición. | Hermosillo, Sonora, México : El Colegio de Sonora, ©2022 | Serie: Cuadernos Cuarto Creciente, Cuaderno de investigación ; núm. 33 | 180 páginas.

Incluye referencias bibliográficas.

ISBN: 978-607-8809-18-9

Este trabajo tiene como referente la tesis de Maestría “Legitimación y permanencia de organizaciones afiliadoras de vehículos de procedencia extranjera en Sonora, 2004-2019”, 2019, El Colegio de Sonora, que fue dirigida por el doctor Jesús Alejandro Salazar Adams.

LCSH: Automóviles – Contrabando – Sonora | Automóviles – Leyes y legislación – México | Organizaciones no gubernamentales – Sonora | Automóviles – Aspectos sociales – Sonora | Automóviles – Aspectos políticos – Sonora.

LCC TL29.S6 .A545 2022

ISBN: 978-607-8809-21-9 (PDF)



El Colegio de Sonora
Doctor Juan Poom Medina
Rector

Doctor José Luis Moreno Vázquez
Director de Publicaciones no periódicas

Doctora Patricia Aranda Gallegos
Encargada de despacho
Departamento de Difusión Cultural

ISBN: 978-607-8809-18-9

Primera edición, D. R. © 2022
El Colegio de Sonora
Obregón 54, Centro, C. P. 83000
Hermosillo, Sonora, México
<https://www.colson.edu.mx>
publicaciones@colson.edu.mx

Este trabajo tiene como referente la tesis de Maestría “Legitimación y permanencia de organizaciones afiliadoras de vehículos de procedencia extranjera en Sonora, 2004-2019”, 2019, El Colegio de Sonora, que fue dirigida por el doctor Jesús Alejandro Salazar Adams.

Hecho en México / *Made in Mexico*

En memoria de N. B. †

*Sus enseñanzas moldearon fragmentos
de la persona que hoy soy;
siempre estaré agradecida.*

ÍNDICE

Agradecimientos.....	7
1. Introducción.....	8
2. La teoría neoinstitucional de las organizaciones.....	12
2.1 Enfoque aplicado a las organizaciones afiliadoras.....	13
3. Precedentes y contexto de las organizaciones afiliadoras.....	16
3.1 Características de las organizaciones afiliadoras.....	17
3.2 Trascendencia en otros estudios.....	20
4. Metodología.....	22
5. Marco regulatorio de la circulación, la importación y la constitución de asociaciones.....	26
5.1 Circulación de vehículos.....	26
5.2 Importación de vehículos.....	28
5.2.1 Importación definitiva, temporal y en franja fronteriza.....	29
5.2.2 Autoridad facultada para comprobar propiedad y embargar.....	31
5.2.3 Delito de contrabando.....	32
5.2.4 Procedimiento de importación y exportación.....	32
5.2.5 Decreto por el que se Regula la Importación Definitiva de Vehículos Usados.....	33
5.2.6 Convenio de Colaboración Administrativa en Materia Fiscal Federal.....	33
5.2.7 Anexo No. 8 al Convenio de Colaboración Administrativa.....	34
5.2.8 Convenio para la Internación e Importación Temporal de Vehículos (Programa Sólo Sonora).....	34
5.2.9 Reglas Generales de Comercio Exterior.....	36
5.3 Constitución de sociedades, asociaciones civiles y marcas registradas.....	36
5.3.1 Fomento a las actividades realizadas por organizaciones de la sociedad civil.....	37
5.3.2 Asociaciones y sociedades civiles en Sonora.....	38
5.3.3 Registro de marcas.....	39
5.4 Observaciones al estudio del marco regulatorio.....	40

- 6. Marco normativo de las organizaciones afiliadoras (OA)41
 - 6.1 OA1.....41
 - 6.1.1 *Antecedentes de la organización*41
 - 6.1.2 *Métodos de apertura*42
 - 6.1.3 *Requisitos y facultades para ser líder y afiliado*42
 - 6.1.4 *Requisitos y técnicas para integrar afiliados*43
 - 6.1.5 *Placas no oficiales y registro vehicular*43
 - 6.2 OA2.....43
 - 6.2.1 *Antecedentes de la organización*43
 - 6.2.2 *Métodos de apertura*44
 - 6.2.3 *Requisitos y facultades para ser líder y afiliado*45
 - 6.2.4 *Requisitos y técnicas para integrar afiliados*45
 - 6.2.5 *Placas no oficiales y registro vehicular*46
 - 6.3 OA3.....46
 - 6.3.1 *Antecedentes de la organización*46
 - 6.3.2 *Métodos de apertura*47
 - 6.3.3 *Requisitos y facultades para ser líder y afiliado*47
 - 6.3.4 *Requisitos y técnicas para integrar afiliados*47
 - 6.3.5 *Placas no oficiales y registro vehicular*48
 - 6.4 OA4.....48
 - 6.4.1 *Antecedentes de la organización*48
 - 6.4.2 *Métodos de apertura*49
 - 6.4.3 *Requisitos y facultades para ser líder y afiliado*49
 - 6.4.4 *Requisitos y técnicas para integrar afiliados*50
 - 6.4.5 *Placas no oficiales y registro vehicular*50
 - 6.5 *Recapitulación*50
- 7. Marco cognitivo-cultural en actores relacionados52
 - 7.1 *Servidor público*.....52
 - 7.2 *Oficial de tránsito*54
 - 7.3 *Asociación Mexicana de Distribuidores de Automotores, A. C.*.....56
 - 7.4 *Afiliados a organizaciones*.....57
 - 7.5 *Ciudadanía*.....58
- 8. Marco cognitivo-cultural en organizaciones afiliadoras.....62
 - 8.1 OA1.....62

8.1.1	<i>Funciones de la organización</i>	62
8.1.2	<i>La omisión del pago de impuestos</i>	63
8.1.3	<i>Intervención del gobierno</i>	63
8.1.4	<i>Legalización de VIPE</i>	64
8.1.5	<i>Las lógicas compartidas de acción en la OA1</i>	64
8.2	OA2	65
8.2.1	<i>Funciones de la organización</i>	65
8.2.2	<i>La omisión del pago de impuestos</i>	65
8.2.3	<i>Intervención del gobierno</i>	65
8.2.4	<i>Legalización de VIPE</i>	65
8.2.5	<i>Las lógicas compartidas de acción en la OA2</i>	66
8.3	OA3	66
8.3.1	<i>Funciones de la organización</i>	66
8.3.2	<i>La omisión del pago de impuestos</i>	67
8.3.3	<i>Intervención del gobierno</i>	67
8.3.4	<i>Legalización de VIPE</i>	67
8.3.5	<i>Las lógicas compartidas de acción en la OA3</i>	67
8.4	OA4	68
8.4.1	<i>Funciones de la organización</i>	68
8.4.2	<i>La omisión del pago de impuestos</i>	68
8.4.3	<i>Intervención del gobierno</i>	69
8.4.4	<i>Legalización de VIPE</i>	69
8.4.5	<i>Las lógicas compartidas de acción en la OA4</i>	69
9.	Resultados del isomorfismo institucional	71
9.1	Isomorfismo coercitivo	71
9.2	Isomorfismo normativo	73
9.3	Isomorfismo mimético	76
10.	Consideraciones finales	79
10.1	Discusión	79
10.2	Conclusiones	82
10.3	Recomendaciones	83
	Referencias	85

AGRADECIMIENTOS

Agradezco a El Colegio de Sonora por ser un espacio que me permitió crecer tanto de manera académica como personal y profesional. Sin lugar a duda, el entorno otorgado por El Colegio cambió mi vida y estoy muy complacida, sobre todo con todas y todos los profesores-investigadores, así como con el personal académico y administrativo, pues sin su apoyo no podría estar aquí.

Extiendo mis agradecimientos al Dr. Alejandro Salazar Adams, quien fue la dirección de esta investigación. Sus consejos, las sugerencias y la ayuda fueron parte importante para consolidar el trabajo que tienen en sus manos.

Expreso de igual manera mi gratitud al Dr. Nicolás Pineda Pablos y a la Dra. América Lutz Ley, quienes formaron parte de la investigación, brindaron su apoyo en todo momento y realizaron importantes aportaciones al trabajo.

También agradezco al Dr. Víctor S. Peña Mancillas por su apoyo, los consejos y los buenos ánimos que lo impulsan a uno a continuar trabajando y a seguir adelante.

Es importante destacar que estoy sumamente agradecida con todas aquellas personas que formaron parte de esta investigación, incluso aquellas que conocí durante su elaboración y que realizaron aportaciones novedosas. A todas y todos los que participaron les debo mi trabajo y sin su colaboración no estaría leyendo esto. Les debo mucho y espero que mi trabajo sea de su agrado; créanme que puse mi corazón en él.

Doy gracias a mis padres y a mis hermanos, quienes siempre me han apoyado incondicionalmente; ustedes han estado a mi lado respaldando las actividades y las decisiones que tomo. Por eso y más estoy profundamente agradecida, los amo.

Aprovecho para mostrar mi gratitud a las personas que conocí durante mi paso por El Colegio; su amistad es muy valiosa para mí. Les agradezco por todo el tiempo que hemos compartido juntos y por su apoyo; les deseo todo el éxito en sus vidas. Así también, doy gracias a los dictaminadores por su tiempo y las aportaciones que complementaron este trabajo.

Finalmente, a mis amigas y amigos más cercanos los quiero demasiado y les agradezco por el respaldo que me han brindado y la paciencia que me han tenido. Su compañía en los buenos y en los no tan buenos momentos hacen que uno se sienta muy apreciada.

1. INTRODUCCIÓN

Si solamente tuviera una palabra para puntualizar de qué va a tratar el trabajo que usted comienza a leer, sin lugar a duda sería el acrónimo de la Organización Nacional de Protección al Patrimonio Familiar, A. C. (ONAPPAFA). Esta sigla, mayormente conocida en los lugares cercanos a la frontera, permite identificar de manera casi inmediata a los vehículos que se conocen coloquialmente como “autos chocolates o chuecos” (Martínez, 2000, p. 11) y que están relacionados con las organizaciones que los defienden.

Ahora bien, el término que a partir de este momento se va a utilizar para hacer referencia a los “autos chocolates” es *vehículos ilegales de procedencia extranjera* (VIPE). Esto se debe a que el concepto de VIPE alude al vehículo automotor que no ha sido sometido a un régimen de importación, por lo que su estancia dentro del país es ilegal. Cabe destacar que no se incluyen bajo este término los vehículos que portan placas oficiales de cualquier entidad federativa del país.

En cuanto a las agrupaciones que protegen y defienden a estos vehículos, se les denomina *organizaciones afiliadoras* (OA) (Anguamea, 2019; Díaz, 2012). El término *afiliadoras* se retoma de la nota periodística de Díaz (2012) para nombrar a las organizaciones que afilian a propietarios de VIPE, las cuales se dedican a buscar la regularización de los VIPE y proteger a sus propietarios.

Antes de adentrarse en el tema en particular, es necesario aclarar que existen diversos puntos de vista y formas de estudiar una determinada problemática. En muchas ocasiones con solo escuchar que alguien menciona a los “autos chocolates”, se esperaría que se revele información poco amable. Sin embargo, este trabajo de investigación, lejos de posicionarse a favor o en contra, busca mantener una posición neutral, pues su objetivo es describir el contexto de una problemática que era necesario observar desde las ciencias sociales para actualizar, detallar, describir y asentar una base para estudios futuros.

Una vez dicho esto, el presente documento se centra en estudiar a las OA que tienen presencia en Sonora durante el periodo de 2004 a 2019. Se define a las OA como aquellas agrupaciones que realizan actividades de gestión ante las autoridades con el objetivo de buscar la legalización de los VIPE.

Entre las OA establecidas en Sonora hasta diciembre de 2019 se encuentran: ALIANZA UNIDA, A. C.; ANAPROMEX; AMLOPAFA; ASO-PEFES, A. C.; CONAPAFAM, A. C.; C.O.N.D.E.F.A.; MBV; CONDEFA Nacional Independiente, A. C.; JCAV; FEOSS; ODEPAFA, A. C.; ONAPPAFA; SIPPAFA, A. C.; SONORA-FEA; UCD y UPESAC., A. C.

Las OA se caracterizan por tratarse de agrupaciones que realizan actividades de afiliación de personas y de propietarios de VIPE, lo cual ocurre a través del cobro de una cuota y se otorga una placa no oficial con el nombre de la OA que se coloca en el VIPE, junto con una tarjeta de identificación para el nuevo miembro de dicha agrupación.

El contrabando y la introducción ilegal de vehículos provenientes del extranjero comienza desde la década de 1920 (Barrera, 2018, p. 18). Aunado a ello, esta situación continúa con los paisanos que trabajaban en Estados Unidos de América, quienes regresaban a México para visitar y dejar un vehículo a sus familiares (Martínez, 2000), por lo que estos vehículos comenzaron a ser cada vez más populares por encontrarse en buenas condiciones y debido a que el desembolso requerido era inferior en comparación con comprar un vehículo usado hecho en México (Martínez, 2012, p. 4).

A partir de ese momento, las organizaciones campesinas –Confederación Nacional Campesina (CNC), Unión Campesina Democrática (UCD) y Unión Nacional de Organizaciones Campesinas (UNOC)– empezaron a dedicarse a la defensa, la protección y la lucha por la legalización de los VIPE, según las afirmaciones del Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública (CESOP) (CESOP, 2004, p. 4; Martínez, 2012, p. 13).

En consecuencia, la introducción de los VIPE se fue incrementando cada vez más hasta llegar a acumularse en las zonas fronterizas (Martínez, 2012). Sin embargo, es una problemática que ya no se encuentra solamente en la frontera, sino que se convirtió en un asunto que tiene presencia en la mayoría de las entidades del país (Martínez, 2012, p. 6).

En 1993, a partir de la creación de la ONAPPFA (Rodríguez, 2009), se considera que se inicia una nueva etapa para las OA, pues comenzaron a crearse diversas OA que se dedican exclusivamente a buscar la legalización de los VIPE y dejan de estar centradas en el sector campesino. Como ya se mencionó, una de las OA más conocidas es sin lugar a duda la ONAPPFA, que ha sido considerada pionera en su lucha (anónimo, comunicación personal, 24 de mayo de 2019).

En cuanto a su elaboración, esta investigación surge ante la observación de la gran cantidad de OA que están establecidas en Sonora y que tienen presencia en otros estados de la república, por mencionar algunos: Baja California, Durango, Chihuahua, Guanajuato, Sinaloa.

Por tal motivo, se busca entender cómo han logrado mantenerse durante más de dos décadas y cuál es su funcionamiento, pues ante la diversidad de las OA que existen, la mayoría de ellas persiguen los mismos objetivos, tienen una denominación parecida y realizan actividades similares.

El interés por estudiar a las OA se incrementó tras una búsqueda bibliográfica extensiva, cuyos resultados arrojaron poca información centrada en describir a estas agrupaciones, pues la mayoría se ocupa en estudiar a los VIPE o solo mencionan a las organizaciones que se dedicaban al sector campesino. Por esa razón, se consideró que al estudiarlas podría quedar asentada nueva información que las pudiera describir y visibilizar el trabajo que realizan al estar establecidas en la sociedad mexicana.

Las técnicas de investigación utilizadas en este estudio consisten en entrevistas semiestructuradas a los representantes de cuatro OA, también a un integrante del sector automotriz, un servidor público, un oficial de tránsito, un agente de seguros, además de afiliados a OA y ciudadanos que poseen un vehículo mexicano.

Aunado a ello, se realizó una encuesta en línea, además de la recolección de información a través de la revisión hemerográfica, documental y de medios audiovisuales, así como observación participante y no participante en los módulos de atención y en lotes de venta de VIPE. A partir de la teoría neoinstitucional de las organizaciones (McFarland y Gómez, 2016; Powell y DiMaggio, 1999; Scott, 2014), se indaga sobre los antecedentes, la estructura, la normativa y las actividades que realizan las OA para describir su comportamiento y explicar cómo estas instituciones se adaptan de acuerdo a las estructuras legitimadas en el exterior, por lo que han logrado establecerse y sobrevivir dentro de la sociedad.

Las preguntas que guían esta investigación se centran en responder: a) ¿cómo se desarrolló el proceso constitutivo de las OA? y b) ¿cómo se han establecido las OA frente al Estado, las instituciones y otras organizaciones para permanecer en Sonora?

Los objetivos que persigue esta investigación consisten en analizar el proceso constitutivo de las OA para legitimarse en Sonora, además de describir las estrategias que utilizan para tener *permanencia* frente al Estado y otras instituciones.

Se busca comprobar la hipótesis en el sentido de que las OA permanecen largos periodos y se legitiman al realizar *funciones isomorfas* al Estado y a otras organizaciones similares, pues han logrado mantenerse llevando a cabo actividades de registro y de “emplacamiento” vehicular. Para concluir, la investigación se encuentra distribuida en nueve capítulos, los cuales atienden a la estructura de la investigación, además de una introducción y las consideraciones finales.

En el capítulo “La teoría neoinstitucional de las organizaciones” se explica el marco teórico de la investigación, el cual se apoya en la teoría neoinstitucional de las organizaciones para entender la homogeneidad entre las OA y comprobar los indicios de isomorfismo institucional.

El capítulo “Precedentes y contexto de las organizaciones afiliadoras” describe los orígenes de la problemática de las OA y los VIPE, detalla las características de las OA encontradas en Sonora y puntualiza los aspectos que explican los inicios de los VIPE hasta las formas de representación que se observan en las OA.

En consecuencia, en el siguiente capítulo se explican la metodología y las técnicas de investigación utilizadas para recabar la información, se describe cómo se desarrolló dicha investigación y se incluye una matriz de análisis metodológica con la descripción de las variables y los indicadores del estudio.

El capítulo “Marco regulatorio de la circulación, la importación y la constitución de asociaciones” pormenoriza los hallazgos del marco regulatorio, compuesto por la información relevante de los diversos ordenamientos legales que regulan la circulación de vehículos, la importación de los vehículos de procedencia extranjera y la constitución de las asociaciones, las sociedades civiles y las marcas registradas.

Después, en el capítulo “Marco normativo de las organizaciones afiliadoras (OA)” se exponen las particularidades del marco normativo en las cuatro OA estudiadas, pues se detallan aspectos relacionados con los antecedentes, los métodos de apertura de los módulos de atención, los requisitos, las facultades y las obligaciones de los líderes y de los afiliados, las técnicas utilizadas por las organizaciones para integrar afiliados e información acerca de las placas no oficiales.

El capítulo “Marco cognitivo-cultural en actores relacionados” explica la primera parte del marco cognitivo-cultural, donde se detallan las creencias comunes de un servidor público, un integrante del sector automotriz, un oficial de tránsito, los afiliados de organizaciones y de la ciudadanía.

La segunda parte del marco cognitivo-cultural se expone en el siguiente capítulo, el cual abunda en aspectos relacionados con las funciones que realizan como organización, la omisión del pago de impuestos, la intervención del gobierno, la legalización de VIPE, pero desde el punto de vista de los representantes de las OA estudiadas. Además, se describen las lógicas compartidas de acción entre las OA respecto de la publicidad, los medios de difusión, la divulgación de ser asociación civil o marca registrada y los posibles vínculos con partidos políticos o políticos.

Enseguida, en un nuevo capítulo, se ofrecen los resultados de la investigación, los cuales indican la presencia de los tres mecanismos del isomorfismo institucional, pues se considera que ello ha garantizado el éxito y la *legitimidad* de las OA ante la sociedad.

Finalmente, se examinan los resultados de los tres marcos para el análisis de las instituciones; se detallan las conclusiones de la investigación, las cuales se acompañan de reflexiones en torno a la problemática de las OA y los VIPE en Sonora, y se incluyen recomendaciones de políticas públicas y de aspectos para futuros estudios.

2. LA TEORÍA NEOINSTITUCIONAL DE LAS ORGANIZACIONES

El enfoque teórico empleado en esta investigación se basa en la teoría neoinstitucional de las organizaciones (McFarland y Gómez, 2016; Meyer y Rowan, 1999; Powell y DiMaggio, 1999; Scott, 2014), que describe la existencia de los *campos organizacionales*. En palabras de Powell y DiMaggio (1999), un campo organizacional se define como aquellos conjuntos de organizaciones que conforman un área reconocida en la vida institucional y que pueden presentarse con una diversidad de enfoques o formas, pero al establecerse las organizaciones tienden a hacerse homogéneas (Powell y DiMaggio, 1999, p. 106).

Entonces, se considera que el conjunto de OA conforman un campo organizacional que se identifica por las actividades y las prácticas de afiliación que realizan a propietarios de VIPE, lo cual establece un área reconocida dentro de la sociedad. De esta manera, el proceso de homogeneización entre las organizaciones ocurre mediante el mecanismo de isomorfismo, el cual Powell y DiMaggio (1999) (citando a Hawley, 1968) definen como “el proceso limitador que obliga una unidad en una población a parecerse a otras unidades que enfrentan las mismas condiciones ambientales” (p. 108).

A través de este mecanismo, Meyer y Rowan (1999) sostienen que, para las organizaciones, encontrarse en ambientes institucionales les provoca que incorporen elementos legitimados al exterior, incluyan los criterios de evaluación externos para definir elementos de su estructura e inclusive adquieran una estabilidad al depender de las instituciones fijadas en el exterior (p. 88). En ese sentido, el isomorfismo institucional impulsa el éxito y la supervivencia de las organizaciones (Meyer y Rowan, 1999, pp. 88-89).

Así pues, el cambio institucional isomorfo se da mediante tres diversos mecanismos que Powell y Dimaggio (1999) establecen como: “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).

En concreto, el *isomorfismo coercitivo* es ocasionado por las presiones formales e informales que ejercen entre sí las organizaciones y por las expectativas culturales que la sociedad ejerce donde funcionan dichas organizaciones (Powell y DiMaggio, 1999, p. 109). Por esta razón, los ambientes legales afectan en gran medida la conducta y la estructura de una organización (Powell y DiMaggio, 1999, p. 110).

El siguiente mecanismo, denominado *isomorfismo normativo*, se expresa en el comportamiento interno de cada agrupación, donde de alguna forma se regula la acción social y se otorgan los derechos y las responsabilidades a los integrantes (Scott, 2014, p. 55). Es así que su manifestación ocurre a través de los métodos y las condiciones que las organizaciones utilizan para establecer una legitimidad en su autonomía (Powell y DiMaggio, 1999, p. 113).

Finalmente, el mecanismo de *isomorfismo mimético*, que explican Powell y DiMaggio (1999) (citando a March y Olsen, 1976), ocurre cuando existen organizaciones que se encuentran en ambientes de incertidumbre, tienen metas ambiguas o comprenden poco las tecnologías organizacionales, lo cual genera la construcción de organizaciones siguiendo el modelo de otras organizaciones (p. 111).

Puesto que Powell y DiMaggio (1999) sostienen que “la incertidumbre también es una fuerza poderosa que propicia la imitación” (p. 111), es probable que una organización con incertidumbre trate de imitar las características y/o las estructuras de diversas organizaciones que previamente se establecieron en ambientes similares. Por lo tanto, se adapta el término de *funciones isomorfas* como aquella adopción y realización de actividades semejantes, ya sea en apariencia, aspecto o configuración, que realiza en principio una institución, una colectividad o un individuo hacia una entidad modelo.

Sin embargo, la organización modelo puede estar inconsciente de su modelado o desear no ser copiada, lo cual la convierte en una fuente de prácticas que posiblemente las tomen prestadas otras organizaciones (Powell y DiMaggio, 1999, p. 111). Tal vez estas prácticas o los modelos de otras organizaciones se adquieran a través de la transferencia o la rotación de empleados, inclusive puede ser de manera involuntaria o indirecta (Powell y DiMaggio, 1999, p. 112).

2.1 Enfoque aplicado a las organizaciones afiliadoras

A partir de los tres mecanismos de isomorfismo institucional, Scott (2014) establece un enfoque basado en los sistemas regulatorio, normativo y cognitivo-cultural, los cuales han sido identificados como parte fundamental de las instituciones (p. 50). Así pues, Scott (2014) elabora un modelo de análisis basado en estos tres marcos de las instituciones que permite identificar la creación o el apoyo de las instituciones (p. 51). Este modelo contenido en la [tabla 2.1](#) se retoma para conformar las bases de la investigación, describir las dimensiones y los elementos principales.

Tabla 2.1 Matriz de los tres marcos de análisis de las instituciones

		Marco regulatorio	Marco normativo	Marco cognitivo- cultural
		Indicadores	Leyes	Certificación
Reglas	Acreditación		Lógicas compartidas de acción	
Sanciones				
Bases de legitimación	Sancionado legalmente	Moralmente gobernado	Comprensible	
			Reconocido	
			Apoyado culturalmente	
Mecanismo	Coercitivo	Normativo	Mimético	

Fuente: elaboración propia con elementos retomados de Scott (2014, p. 51) con adecuaciones.

Primeramente, en el marco regulatorio se establece la delimitación y la regularización del comportamiento de las instituciones (Scott, 2014, p. 59) mediante la observación de las leyes, las reglas y los procesos regulatorios que afecta el comportamiento de una organización desde el exterior, lo cual corresponde al actuar y a la utilización de procesos determinados por la ley. Ante ello, en este marco se conforma la primera variable a observar, puesto que las OA establecen limitaciones que fortalecen la conducta social mediante la aplicación de mecanismos de control que regulan sus acciones. Como ejemplo de esto, las OA han adoptado la figura jurídica de asociación civil al ser un elemento legitimado, lo cual les permite configurar su estructura acorde a lo aceptado en el exterior y así lograr tener una permanencia dentro de la sociedad.

Se define de manera operativa la permanencia como la duración o el tiempo que han permanecido las OA luchando por la regularización de los VIPE desde su establecimiento. Esto incluye a las organizaciones campesinas y a los primeros decretos publicados que buscaron darle solución a la problemática de los VIPE.

Por consiguiente, la segunda variable que se desprende del denominado marco normativo comprende los objetivos propios y las maneras apropiadas de perseguir las metas, por lo que pueden establecerse de manera colectiva e individual (Scott, 2014, p. 64). Dicho de otra manera, se trata de los aspectos que ocurren dentro de la organización, los cuales pueden ser difíciles de observar, puesto que se trata de los controles normativos internalizados, a diferencia de los controles regulatorios (Scott, 2014, p. 61), como lo son los valores y las normas internas que utilizan las organizaciones para perseguir determinado fin.

Aunado a ello, la profesionalización se considera una fuente de cambio organizacional, así como de isomorfismo normativo (Powell y DiMaggio, 1999, p. 113). Esta profesionalización se puede adquirir mediante la filtración de personal (Powell y DiMaggio, 1999, p. 114), la obtención de atributos comunes, el establecimiento de políticas y estructuras que pueden sancionarse dentro de la agrupación. Por ello, la descripción de los métodos utilizados por las OA para integrar afiliados, establecer los módulos de atención, las reglas internas y la utilización de apoyos son algunos de los ítems de esta variable.

Por último, está el marco cognitivo-cultural, de donde se desprende la tercera variable, ya que permite conocer las concepciones compartidas que constituyen la naturaleza social y crean los marcos de referencia con significados para cada organización. Incluye aquellos símbolos, signos y comportamientos que tienen sentido en las representaciones contenidas en los objetos y las actividades que corresponden a cada institución (Scott, 2014, p. 67).

Esta variable considera los aspectos y las percepciones que se han creado en torno a los VIPE y las OA para conformar las creencias comunes. Por ello, se describen las lógicas compartidas de acción que tienen en común las OA, las cuales se configuran por las características que integraron sus antecedentes y que de alguna forma las tornaron similares entre sí.

La teoría neoinstitucional establece como elemento característico de las instituciones la legitimidad para explicar la suposición generalizada de las acciones que realiza una unidad para constituir un sistema de creencias, normas y valores, por lo que puede utilizarse como un valor o un símbolo visible para quienes estén en el exterior (Scott, 2014, p. 71). Se define la legitimidad como aquellas acciones que establecen un sistema social compuesto de normas, valores, creencias y definiciones propias que realiza una colectividad o una entidad, las cuales estarán acordes al sistema de normas (tales como leyes y reglamentos) que rigen en su entorno, pero que a su vez dicha legitimación proyecta hacia el exterior un acatamiento de normas y valores por parte de la sociedad.

Finalmente, se considera que este elemento de la legitimidad proporciona la supervivencia que ha generado la subsistencia de las OA en Sonora, puesto que puede influir en las opiniones de una persona, ya sea en un sentido favorable o contradictorio, pues depende de la posición que tenga la persona para que su punto de vista coincida con los valores, las expectativas de las OA y los VIPE. Entonces, al estar de acuerdo, dicha persona consideraría a la organización como legítima (Deephouse, 1996, p. 1025). Es decir, la persona acepta y apoya las actividades que realiza una OA debido a que la legitimidad que le otorga es consecuencia del isomorfismo institucional (Deephouse, 1996, p. 1024).

3. PRECEDENTES Y CONTEXTO DE LAS ORGANIZACIONES AFILIADORAS

Desde la década de 1920 se comenzaron a introducir ilegalmente automóviles provenientes de Estados Unidos de América a la frontera norte de México (Barrera, 2018, p. 18). Las principales razones de esta situación fueron el auge en la producción automotriz estadounidense, la poca oferta de autos ensamblados en México y lo elevado de los impuestos y las tarifas para importar legalmente un automóvil (Barrera, 2018, pp. 11-12). Incluso estos vehículos ilegales son preferidos por tener un bajo costo en comparación con un vehículo comercializado en México (Martínez, 2012, p. 4).

En un inicio eran utilizados por los campesinos para realizar sus labores en el campo y después comenzaron a ser traídos por migrantes que trabajan en el extranjero para dejarlos a sus familiares (Martínez, 2000, p. 11). De ello resulta que la mayoría de estas unidades se encuentren de manera ilegal dentro del país por no haber sido sometidas a un régimen aduanero de importación.

Ante el incremento de este tipo de unidades, los propietarios comenzaron a verse en riesgo por tener una unidad susceptible de ser decomisada por las autoridades federales (Martínez, 2012, p. 13). Por ello, el CESOP (2004, p. 4) afirma que las organizaciones campesinas CNC, UCD y UNOC fueron las primeras en realizar actividades de gestión y medidas de presión para proteger y defender a los propietarios de VIPE de un posible decomiso de su vehículo.

De manera similar a estas organizaciones campesinas, en 1993 se crea la Organización Nacional de Protección al Patrimonio Familiar, A. C. (ONAPPFA), ya que su fundador, José Guadalupe Barrios, observó una necesidad de defensa ante el decomiso masivo de coches ilegales (Rodríguez, 2009). Esta organización se fue consolidando poco a poco, desde pequeñas reuniones para exigir la devolución de autos a sus dueños hasta dedicarse por completo a las actividades de gestión y defensa de los VIPE, con presencia en diversos estados de la república (Rodríguez, 2009). Por ello, a partir de 1997 surgieron otras organizaciones similares a la ONAPPFA, fundadas por exmiembros o personas interesadas en los VIPE, que optaron por establecer sus propias organizaciones con una denominación similar en diversos estados del país (Rodríguez, 2009).

Es importante mencionar que los vehículos usados ofrecen movilidad a los consumidores a un bajo costo, lo cual hace que su regulación sea sensible tanto para los consumidores como para los legisladores (United Nations Environment Programme, 2020, p. 13). Además, la posesión de un vehículo implica una manifestación de riqueza vinculada a la capacidad contributiva del ciudadano para cubrir los impuestos que se generan por la adquisición de una unidad (Rodríguez y Portillo, 2016, p. 85). Por ende, dicha posesión trae como consecuencia el incremento de la movilidad de las personas, el acceso a oportunidades de empleo e inclusive puede considerarse como un símbolo de estatus social (Cruz, 2018, p. 192).

Sin embargo, existen elementos que influyen en la adquisición de un vehículo, tales como el ingreso, la edad adulta del consumidor, la existencia de vialidades y carreteras, la densidad de la población y la presencia de transporte público (Cruz, 2018). Ahora bien, es evidente que el continuo aumento en el uso de los VIPE se debe a su bajo costo, a la disponibilidad de modelos y el fácil acceso a ellos. Es por ello que las familias pueden contar con una unidad, la cual en ocasiones es su única forma de medio de transporte, ya sea para uso personal como patrimonio o para uso comercial (Hernández, 2019, p. 22).

3.1 Características de las organizaciones afiliadoras

La principal característica de estas agrupaciones es el proceso de afiliación de personas que poseen un VIPE, el cual consiste en el cobro de una cuota y se otorga una placa no oficial con el nombre de la OA, para que sea colocada en el VIPE. Con esto, el ahora afiliado se distingue como miembro activo y puede beneficiarse de los servicios y las funciones que brinda la OA.

Otra característica importante de las OA es que consisten en una agrupación, la cual tiende a ostentarse como asociación civil y/o cuenta con registro de marca. Además, está dirigida por un líder o representante, quien se encarga de estar en constante diálogo con las autoridades y los gobernantes para buscar la legalización o, en su caso, concretar acuerdos que permitan la circulación de los VIPE sin que sean molestados por alguna autoridad.

Las OA se encuentran ubicadas en distintas entidades de la república, ya sea que se identifiquen sus oficinas y/o módulos de atención, donde se colocan pancartas y lonas que invitan a la población a afiliarse y formar parte de su agrupación. Inclusive anuncian sus servicios en grupos de Facebook o en la página de la propia organización de dicha red social. Cabe destacar que la utilización de redes sociales permite que exista una interacción con sus afiliados, a quienes en ocasiones se les comparte información importante por dicho medio y publican fotos de las gestiones que realizan y los lugares que visitan. Tal es el caso de Sonora, donde existe una gran cantidad de VIPE que circulan con placas no oficiales proporcionadas por alguna OA, por lo que se creó la [tabla 3.1](#) para identificar la denominación y la ubicación geográfica de dichas agrupaciones.

Es necesario recalcar que la información contenida en la [tabla 3.1](#) no es definitiva, ya que no existe un registro oficial que indique la cantidad de OA que operan en Sonora, por lo que es posible que haya más agrupaciones aparte de las 14 descritas. Asimismo, puede ser que tanto las OA detalladas como aquellas que no se incluyen en el estudio estén establecidas en diversos municipios y entidades federativas. Por ello, se agrega un mapa para visualizar de manera geográfica el contenido de la [tabla 3.1](#) que detalla la presencia de las OA en Sonora.

Ahora bien, en cuanto al tema de la legalización de VIPE, el gobierno federal ha implementado alrededor de 34 medidas para la regularización de estos vehículos a través de programas, decretos y leyes durante el periodo de 1978 a 2011 (Martínez, 2012, p. 4), de los cuales, Frías (2006) afirma que los primeros intentos ocurrieron desde la década de los cincuenta (p. 59).

Estas medidas han sido limitadas, ya que los legisladores consideran que la importación ilegal de vehículos causa un daño importante a la planta productiva del país (CESOP, 2004, p. 5). Aunado a ello, la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, A. C. (AMIA) y la Asociación Mexicana de Distribuidores de Automotores, A. C. (AMDA) realizan constantes intentos para frenar las legislaciones que buscan regularizar los VIPE (CESOP, 2004, p. 6), ya que la AMDA opina que se puede desestabilizar el mercado de vehículos usados (CESOP, 2004, p. 7).

Tabla 3.1 Organizaciones afiliadoras en el norte de México

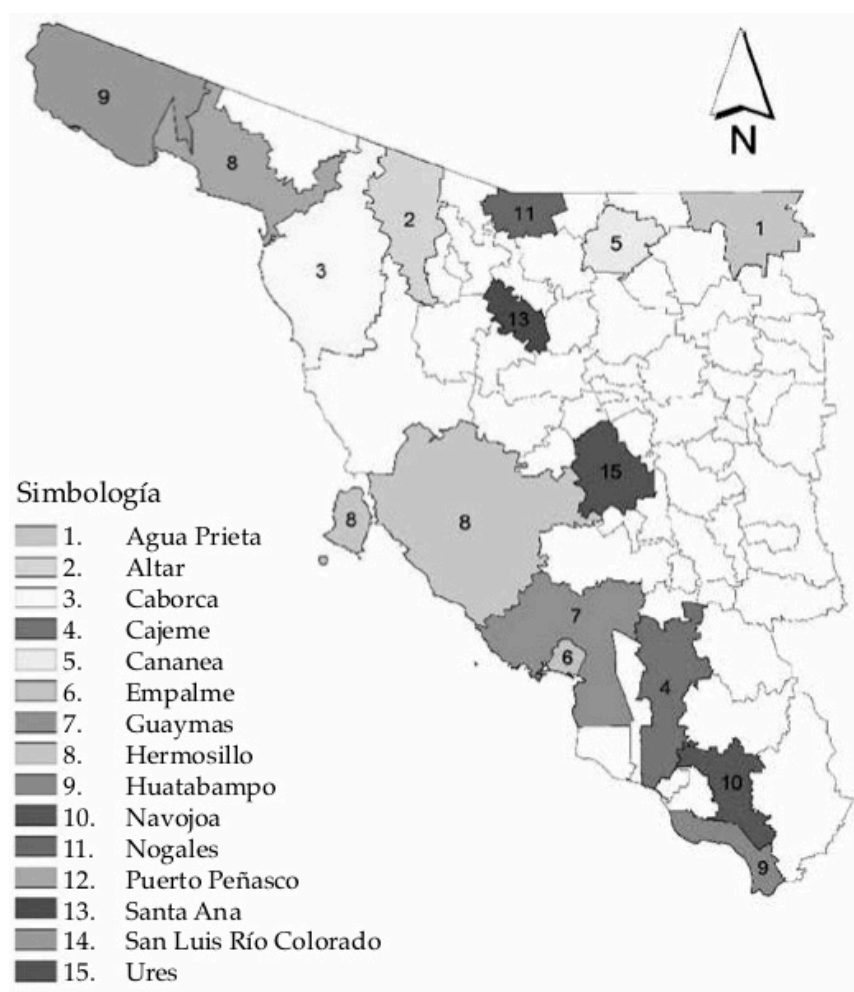
Nombre	Acrónimo	Municipio o estado
EYM Alianza Unida, A. C.	ALIANZA UNIDA, A. C.	San Luis Río Colorado, Hermosillo, Caborca, Guaymas, Nogales, Agua Prieta, Ciudad Obregón, Santa Ana y Ures
Organización de Protección a los Mexicanos, A. C.	ANAPROMEX	Baja California, Baja California Sur, Sonora, Chihuahua, Jalisco y Estado de México
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
Consejo Nacional de Protección a las Familias Mexicanas, A. C.	CONAPAFAM, A. C.	Guaymas y Empalme
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 y 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
Frente Estatal de Organizaciones del Sector Social	FEOSS	Hermosillo, Mexicali, Tijuana, Ensenada, Cabo San Lucas, La Paz, Ciudad de México, Guasave y Los Mochis
Organización de la Defensa del Patrimonio Familiar, A. C.	ODEPAFA, A. C.	Hermosillo y Nogales
Organización Nacional de Protección Al Patrimonio Familiar, A. C.	ONAPPFAFA	Coahuila, Chihuahua, Durango y Sonora
Sirviendo a la Protección y Patrimonio Familiar, A. C.	SIPPAFA, A. C.	Ciudad Obregón, Hermosillo y Guaymas
Agrupación, A. C.	SONORA-FEA	Hermosillo y Nogales
Unión Campesina Democrática	UCD	Hermosillo y Nogales
Unión de Prestadores de Servicios Profesionales y Técnicos, A. C.	UPESAC, A. C.	Hermosillo

Fuente: elaboración propia con datos de Anguamea (2019).

Es importante mencionar que las disposiciones del decreto que regula la importación definitiva de vehículos usados, publicado en el *Diario Oficial de la Federación* (DOF, 1 de julio de 2011),¹ están sujetas a las del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), lo cual limita el tipo de vehículos que se pueden regularizar.

¹ Requisitos para la importación definitiva del vehículo: ser fabricado o ensamblado en México, Estados Unidos o Canadá; de fracciones arancelarias establecidas en el decreto; pago de un arancel *ad valorem* de 10% cuando sea de año-modelo de diez años anteriores al año en que se importe y *ad valorem* de 1% cuando sea de cinco a nueve años anteriores al año en que se realice la importación.

Figura 3.1 Mapa de las OA en Sonora



Fuente: elaboración propia en ArcGIS.

Esta situación conlleva la acumulación de un número cada vez más mayor de vehículos en situación irregular en el país (CESOP, 2004, p. 5). Teniendo en cuenta lo anterior, a finales del año 2019 se estimó que existen alrededor de 18 millones de VIPE en México (Excélsior, 2019; Hernández, 2019, p. 2).

Sin embargo, no existe una cifra oficial que indique cuántas OA o VIPE existen en el país, lo cual no permite conocer realmente la dimensión de esta problemática. Por tal motivo, es común observar que aumente la circulación de VIPE con placas no oficiales otorgadas por alguna OA, como ocurre en ciudades del norte del país como Hermosillo, Sonora; Tijuana y Ensenada, Baja California.

De ahí que el cúmulo de VIPE pueda traer consigo consecuencias que evidencian problemas en la contaminación ambiental, la carencia de refacciones por tratarse de modelos diferentes a los que se distribuyen en el mercado nacional (Martínez, 2012), la falta de identificación de los propietarios, el riesgo en accidentes viales y la omisión del pago de impuestos por el vehículo. Además el descontento de los ciudadanos que poseen un vehículo nacional.

Es por ello que los principales factores que dieron origen a esta problemática de las OA y los VIPE en Sonora son, entre otros: la ubicación geográfica cerca de la frontera con Estados Unidos de América, la vigencia desde 1995 del programa “Sólo Sonora”,² la presencia de la Coordinación Ejecutiva de Verificación al Comercio Exterior (CEVCE) desde 2004 y el decreto³ de regularización masiva promulgado en el año 2005, que genera un incremento en la circulación de VIPE (Anguamea, 2019).

3.2 Trascendencia en otros estudios

Acerca de otras investigaciones que hayan examinado la problemática de las OA y los VIPE, se encuentra desde un plano internacional el estudio elaborado por Pelletiere y Reinert (2002), quienes realizan un análisis econométrico de la protección de vehículos usados en Latinoamérica y afirman que los políticos mexicanos mantienen una larga historia de “regularización” de vehículos usados antes de una elección, pues en 1999 el gobierno mexicano tuvo un conflicto con la UCD, lo cual trajo como resultado diversas protestas que le exigían al gobierno la regularización de estos vehículos.

Ahora bien, en un plano nacional Martínez (2000) realiza un reportaje periodístico que explica la situación de las organizaciones campesinas en México, da una aproximación de la cantidad de VIPE en el país y describe cómo es el ingreso de estos automotores por la frontera.

En consecuencia, el CESOP (2004) elabora un análisis descriptivo con la información publicada en el reportaje de Martínez (2000), explica que el aumento de los VIPE en el país ha ocasionado que surjan organizaciones campesinas que se interesen en proteger los intereses de los propietarios de estas unidades y así presionar al gobierno para obtener su regularización.

El trabajo de investigación de Frías (2006) utiliza la teoría de las arenas de poder y la teoría de actores, agenda y veto para analizar la forma en que las organizaciones presionan al gobierno para posicionar la problemática de los VIPE en la agenda política, lo cual trae consigo que los partidos políticos durante las campañas electorales prometan la regularización de vehículos.

Es importante mencionar que la entrevista realizada por Rodríguez (2009) al fundador de la ONAPPAFA aporta información relevante que permite conocer y entender cómo surge dicha agrupación, los antecedentes y la posición que tiene respecto de las diversas organizaciones que persiguen los mismos fines.

Por otra parte, Martínez (2012) realiza un análisis descriptivo a partir de la información publicada por Martínez (2000) y el CESOP (2004) detalla la presencia de las organizaciones campesinas y los esfuerzos que llevan a cabo para exigirle al gobierno la regularización de los VIPE; además describe los programas de regularización de vehículos de 1978 a 2011.

Así pues, la realización de esta investigación surge en parte por la falta de trabajos académicos centrados en estudiar a las propias OA debido a que la mayoría de los estudios existentes analizan a los VIPE desde un punto de vista jurídico (López, 2000; Meneses, 2005; Olivares, 2010b; Olmedo, 1992), económico (Fuse, Kosaka, y

² Acuerdo que celebran el Gobierno Federal, por conducto de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y el Gobierno del Estado de Sonora, 1 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.

³ Decreto por el que se Establecen las Condiciones para la Importación Definitiva de Vehículos Automotores Usados, 22 de agosto de 2005.

Kashima, 2009), ambiental (Lacayo y Juárez, 2006), político (Frías, 2006) y descriptivo (Martínez, 2000; Martínez, 2012; Olivares, 2010a).

Finalmente, el problema que estudia este documento se centra en los intentos de legitimar la circulación de VIPE por parte de las OA mediante la adaptación de actividades que simulan las provistas por el gobierno u otras organizaciones similares (emplacamiento vehicular). Con ello se incrementa la preferencia por estos vehículos y trae consigo la omisión del pago de impuestos, el aumento de la inseguridad, el riesgo en accidentes viales, el incumplimiento del reglamento de tránsito, la contaminación del medio ambiente y la falta de identificación del propietario y del propio VIPE.

4. METODOLOGÍA

La investigación realizada es de tipo descriptivo en vista de que analiza y describe las características de los procesos isomorfos encontrados en las OA que se ubican en Sonora durante el periodo de 2004⁴ a 2019.

Aunado a ello, el enfoque utilizado es cualitativo debido a la falta de un registro oficial que contabilice la cantidad exacta de las OA y de los VIPE que circulan en el país. Esto dificulta estudiarlos desde un enfoque cuantitativo, ya que no se cuenta con cifras exactas que pudieran brindar resultados exactos. Así pues, el método inductivo permite establecer el proceso a seguir para llevar a cabo la investigación.

Es importante mencionar que el nombre de las OA que participaron en el estudio y de las personas entrevistadas han sido modificados y sustituidos por un código para garantizar el anonimato de los participantes; así también se modificaron algunos de los lugares que se mencionan.

Para realizar la inmersión inicial, se estableció una muestra inducida conformada por la organización afiliadora 1 (OA1),⁵ puesto que se tuvo el primer acercamiento a esta agrupación mediante un informante clave.

Luego se utilizó la técnica de bola de nieve para tener contacto con la organización afiliadora 2 (OA2); posteriormente se replicó la misma técnica para contactar a la organización afiliadora 3 (OA3), y finalmente, a la organización afiliadora 4 (OA4). Por ende, las principales unidades de análisis consisten en estas cuatro OA, las cuales constituyen la muestra por conveniencia de la investigación. Las características que debían tener las OA para formar parte del estudio eran que realizaran la afiliación de propietarios de VIPE y estuvieran establecidas en algún municipio del estado de Sonora.

El material utilizado para elaborar la investigación consistió en entrevistas semiestructuradas, encuestas en línea, observación participante y no participante, revisión bibliográfica, documental, hemerográfica y de medios audiovisuales.

La información recabada para la investigación se obtuvo del trabajo de campo realizado en la ciudad de Hermosillo, Sonora, por tratarse de un lugar donde abundan los VIPE y porque fue el lugar del punto de reunión con los representantes de las OA.

También se llevó a cabo trabajo de campo en las ciudades de Tijuana y Ensenada, Baja California, ya que dos de las organizaciones estudiadas cuentan con presencia en el estado de Sonora, pero tienen módulos de atención en el estado de Baja California y se quiso observar la problemática de los VIPE en la frontera.

Las técnicas de investigación seleccionadas para realizar el estudio permitieron evaluar los indicadores establecidos en la [tabla 4.1](#), además de describir los métodos de adaptación y sobrevivencia que utilizan las OA.

⁴ El estudio toma como punto de partida 2004 debido a que fue el año en que se creó la unidad administrativa de la CEVCE en Sonora.

⁵ Código de identificación.

En ese sentido, la investigación está conformada por tres variables que se retoman de los tres marcos de análisis de las instituciones (véase la [tabla 2.1](#)), los cuales se construyen a partir de la teoría neoinstitucional.

Por consiguiente, se estableció como primera variable el marco regulatorio que indaga acerca de las dimensiones del marco legislativo de la circulación de vehículos, la importación de vehículos usados y la constitución de asociaciones civiles y el registro de marca, puesto que son aspectos que se consideran regulan el comportamiento de las OA. Con este propósito, se recabó información de tres indicadores (leyes, reglas y sanciones) en documentos legales y hemerográficos para describir los ítems 1 al 3 de la [tabla 4.1](#), que corresponden a la constitución de estas figuras jurídicas, por lo que de ellos se obtuvieron los indicios del isomorfismo coercitivo.

Inclusive, a fin de complementar la información del marco regulatorio, se corroboraron los datos obtenidos de las entrevistas a los representantes de las OA para comprobar la existencia de los registros de inscripciones de las asociaciones civiles y las marcas registradas en bases de datos del Instituto Catastral y Registral del Estado de Sonora (ICRESON), del Registro Federal de Organizaciones de la Sociedad Civil (OSC) y del Instituto Mexicano de Propiedad Intelectual (IMPI).

La segunda variable está conformada por el marco normativo y contiene la información recabada de las entrevistas semiestructuradas realizadas a los cuatro representantes de OA de forma presencial. Los datos recopilados en esta dimensión incluyen la descripción de los ítems 4 al 10, los cuales permiten conocer los antecedentes, los mecanismos que se utilizan en el seno de la organización para abrir las sedes, integrar a nuevos miembros, las facultades del líder y los afiliados, inclusive el contenido de las placas no oficiales. Es así como los hallazgos de este marco se describen en el apartado de isomorfismo normativo.

La tercera variable se integra con la información del marco de análisis denominado cognitivo-cultural, donde en una primera parte se analizan las creencias comunes (indicador) entre un servidor público, un oficial de tránsito, un miembro de una asociación automotriz, los afiliados de organizaciones y la ciudadanía que circula en vehículos nacionales respecto del funcionamiento de la OA, la omisión del pago de impuestos por conductores de VIPE, la intervención del gobierno en esta problemática y la legalización de VIPE (ítems 10 al 13).

La información de este marco se obtuvo de dos entrevistas semiestructuradas realizadas vía telefónica, 16 entrevistas semiestructuradas elaboradas de forma presencial y 19 encuestas en línea debido a la dificultad para contactar a afiliados y a ciudadanos con vehículos nacionales. Además, las entrevistas se llevaron a cabo en las ciudades de Hermosillo, Sonora, y Tijuana y Ensenada, Baja California.

En consecuencia, la segunda parte del marco cognitivo-cultural analiza las creencias comunes respecto de los ítems 10 al 13, pero ahora desde el punto de vista de los representantes de las cuatro OA. Aunado a ello, se describen las lógicas compartidas de acción (indicador) que tienen en común las OA estudiadas, que resultaron estar orientadas a la difusión de ser asociación civil o una marca registrada, la divulgación en medios electrónicos, la publicidad en redes sociales y vínculos con partidos políticos (ítems 14 al 16).

Es así como se buscó corroborar estas afirmaciones que pudieran indicar la constitución de la agrupación como una asociación civil o el posible registro de marca, por lo que la información obtenida de las bases de datos del ICRESON, RFOSC e IMPI fue contrastada.

La información recabada de las entrevistas y las encuestas comprende la participación de 41 personas en total. Una vez procesados los datos recabados, se cotejaron algunos con la revisión bibliográfica, documental, hemerográfica y de medios audiovisuales.

Tabla 4.1 Matriz de análisis metodológico

Marco regulatorio	Circulación de vehículos	Leyes	1. Circulación de vehículos	Revisión del marco legal	Documentos legales, hemerográficos, registros e información de bases de datos en instituciones.
	Importación de vehículos	Reglas	2. Importación de vehículos		
	Constitución de asociaciones y registro de marca	Sanciones	3. Constitución de asociaciones, sociedades civiles y registro de marcas		
Marco normativo	Normativo-moral	Mecanismos de certificación y acreditación	4. Antecedentes	Entrevistas semiestructuradas a representantes de organizaciones afiliadoras	Muestra inducida conformada por OA1, OA2, OA3 y OA4
			5. Métodos de apertura de organizaciones (sedes)		
			6. Requisitos para ser líder de una organización		
Marco cognitivo-cultural	Cognitivo-cultural	Mecanismos de certificación y acreditación	7. Facultades del líder y afiliados	Revisión hemerográfica, documental y de medios audiovisuales	Muestra inducida conformada por OA1, OA2, OA3 y OA4
			8. Requisitos y técnicas para integrar afiliados		
			9. Contenido de las placas no oficiales	Observación no participante	
		Creencias comunes	10. Funciones que realiza la organización	Entrevistas semiestructuradas a un servidor público, miembro de asociación automotriz, oficial de tránsito, afiliados y ciudadanos con vehículo nacional	
			11. Omisión del pago de impuestos		
			12. Intervención del gobierno		
		13. Legalización de los vehículos ilegales de procedencia extranjera	Entrevistas semiestructuradas a representantes de organizaciones afiliadoras		
Marco cognitivo-cultural	Cognitivo-cultural	Lógicas compartidas de acción	14. Publicidad y medios de difusión	Entrevistas semiestructuradas a representantes de organizaciones afiliadoras	Muestra inducida conformada por OA1, OA2, OA3 y OA4
			15. Difusión de ser asociaciones civiles	Revisión hemerográfica, documental y de medios audiovisuales	
			16. Difusión de vínculos con partidos políticos	Observación no participante	
		Isomorfismo	17. Análisis comparativo	Se complementa con una revisión bibliográfica, hemerográfica, documental y audiovisual	La información se obtiene de lo recabado en los diversos indicadores

Fuente: elaboración propia con elementos de Anguamea (2019), Hernández, Fernández y Baptista (2006).

De este modo, se procedió a analizar el contraste de todo el universo de información, correspondiente al ítem 17, basado en la comparación y la confrontación de los datos adquiridos a partir de las diversas fuentes consultadas y la teoría. Es decir, se utilizó el método de comparación, una técnica manual y una bitácora de análisis para el procesamiento de la información. Finalmente, la información recabada en la investigación permitió delimitar los patrones y las explicaciones que comprueban la hipótesis; asimismo, se determina como resultado la presencia de los tres diversos tipos de isomorfismo institucional que se describen en el capítulo titulado “Resultados del isomorfismo institucional”.

5. MARCO REGULATORIO DE LA CIRCULACIÓN, LA IMPORTACIÓN Y LA CONSTITUCIÓN DE ASOCIACIONES

Una parte importante de este estudio es el análisis del marco regulatorio que se realizó concerniente a las diferentes normas y leyes que regulan la circulación de vehículos, la importación de vehículos de procedencia extranjera, la constitución de asociaciones civiles y el registro de marcas. Estos elementos conforman aspectos que rodean a las OA y a los VIPE, ya sea porque adaptaron las figuras jurídicas que dichos ordenamientos contemplan, o bien porque están acordes a lo estipulado en las leyes, lo cual ha limitado o permitido las actividades de las OA y los VIPE.

5.1 Circulación de vehículos

Primeramente, es necesario mencionar que el análisis efectuado siguió la jerarquía del derecho normativo que García (2010, p. 88) estableció para ordenar y hacer más fácil el estudio de los ordenamientos jurídicos. Ahora bien, para comprender la jerarquía de la legislación concerniente a la circulación de vehículos, se analizó en un primer momento la Constitución federal, después las leyes federales y, por consiguiente, los reglamentos. Posteriormente, a un nivel local se siguió el mismo orden de estudio, pero centrándose en la legislación del estado de Sonora.

Con respecto a lo establecido en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM) (DOF, 27 de agosto de 2018), su artículo 11 menciona que toda persona tiene derecho a entrar y salir del territorio nacional, además de viajar en él sin la necesidad de alguna carta de seguridad, pasaporte o salvoconducto. Esta disposición no debe confundirse, pues es un derecho que poseen las personas, pero de ninguna forma se aplica a que las personas circulen de manera libre en su VIPE. Por ello, el artículo 131 de la Carta Magna (DOF, 27 de agosto de 2018) contempla las disposiciones aplicables en materia de comercio exterior.

El siguiente ordenamiento, la Ley del Registro Público Vehicular (DOF, 30 de noviembre de 2017), observa las disposiciones referentes a situaciones particulares donde un VIPE ya fue importado de manera definitiva al país.⁶ Es así como el vehículo necesita ser procesado mediante un número de identificación vehicular para posteriormente realizar su inscripción en el Registro Público Vehicular. En el caso de los vehículos importados temporalmente o en franquicia, es necesaria su inscripción de forma provisional según lo estipulado en los artículos 13 y 15 (DOF, 30 de noviembre de 2017).

⁶ El proceso y significado de la importación definitiva de VIPE puede consultarse en el apartado denominado “5.2 Importación de vehículos”.

Tabla 5.1 Marco regulatorio de la circulación de vehículos

	Derecho federal	Derecho local
Constitución	Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos	Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Sonora
Leyes	Ley del Registro Público Vehicular	Ley de Tránsito del Estado de Sonora Ley de Control Vehicular para el Estado de Sonora
Reglamentos	Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal Reglamento de la Ley del Registro Público Vehicular	Reglamento del Tránsito Municipal de Hermosillo

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

Por ello, el Reglamento de la Ley del Registro Público Vehicular (DOF, 5 de diciembre de 2007) estipula en los artículos 11 al 13 que dicho procedimiento de inscripción deberá realizarse a más tardar al día siguiente de que el vehículo hubiese sido importado de manera definitiva, temporal o en franquicia.

El Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal (RTCPJF) (DOF, 22 de noviembre de 2012) regula en su artículo 1 la circulación de vehículos, conductores, pasajeros y peatones en carreteras y puentes de jurisdicción federal. Cabe señalar que en su artículo 2 (DOF, 22 de noviembre de 2012) describe el concepto de placas como aquellas láminas metálicas que acreditan la matriculación del vehículo y contienen la identificación vehicular otorgada por las oficinas de tránsito correspondiente o la Secretaría de Comunicaciones y Transporte.

Además, las disposiciones del artículo 85 (DOF, 22 de noviembre de 2012) indican que un vehículo podrá circular por vías federales siempre y cuando porte placas debidamente colocadas y legibles. Asimismo, deberá contar con la tarjeta de circulación y los engomados vigentes expedidos por las autoridades autorizadas.

Ante la falta de portación de las placas metálicas, la tarjeta de identificación o los engomados vigentes, se sanciona acorde a lo estipulado en el artículo 86 (DOF, 22 de noviembre de 2012). Entonces, el artículo 87 establece que cualquier vehículo que circule por carreteras o puentes federales tiene prohibida la utilización de placas metálicas de identificación vehicular, tarjeta de circulación o engomados que sean diversos a los expedidos por las autoridades autorizadas (DOF, 22 de noviembre de 2012).

Ahora bien, en cuanto a la legislación estatal que rige en Sonora, se establece claramente dentro del artículo 41, fracción I, inciso *a*), de la Ley de Tránsito para el Estado de Sonora, publicado en el *Boletín Oficial del Estado de Sonora* (BO, 26 de diciembre de 2017), que todo vehículo debe portar las placas y la tarjeta de circulación expedidos por la Tesorería General del Estado.

En consecuencia, en el artículo 52 del mismo ordenamiento (BO, 26 de diciembre de 2017) se especifica que la circulación de vehículos procedentes del extranjero o de zonas libres fiscales debe ampararse con sus placas y la tarjeta de circulación de origen, además del permiso emitido por las autoridades aduaneras correspondientes. Asimismo, el artículo 223, fracción VIII, inciso *b*), de la Ley de Tránsito para el Estado de Sonora (BO, 26 de

diciembre de 2017), faculta a los agentes de tránsito para que detengan un vehículo cuando no porte placas de circulación, porte placas alteradas o vencidas.

Continuando con las disposiciones referentes a la circulación de los vehículos, la Ley de Control Vehicular para el Estado de Sonora (BO, 27 de septiembre de 2018b) expresa en su artículo 4 que los vehículos que circulen por el estado deben portar los elementos de identificación vehicular vigente o el permiso para circular sin placas, todos ellos emitidos por el estado, la federación u otras entidades federativas.

Finalmente, el Reglamento de Tránsito Municipal de Hermosillo (BO, 17 de abril de 2017) dispone en su artículo 3 que solo pueden circular vehículos por la ciudad cuando porten placas de circulación vigentes, las calcomanías de revalidación y la tarjeta de circulación. Inclusive faculta en su artículo 63, fracción IV, inciso *b*) (BO, 17 de abril de 2017), que en caso de encontrarse un vehículo sin placas de circulación, con placas que no correspondan al vehículo, estas se encuentren alteradas o vencidas, podrá ser detenido por los agentes de tránsito y la policía municipal para ser remitido al depósito de vehículos.

5.2 Importación de vehículos

Para el segundo análisis, se indaga dentro de la legislación que regula todo lo concerniente a la importación de VIPE. Desde un plano federal a uno estatal, se describen los distintos ordenamientos que especifican cómo es el proceso de importación de un vehículo usado. A su vez, la [tabla 5.2](#) ilustra el orden de la revisión de la legislación consultada.

Para comenzar, el artículo 131 de la CPEUM (DOF, 27 de agosto de 2018) especifica que la imposición de impuestos a las mercancías importadas o exportadas corresponde a la federación, inclusive cuando se trate de mercancía que solamente transite por el país. Además puede prohibir por motivos de seguridad la circulación de cualquier objeto dentro de la república sin importar el lugar de procedencia.

Tabla 5.2 Marco regulatorio de la importación de vehículos

Constitución	Derecho federal
	Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos
Tratados	Tratado de Libre Comercio de América del Norte
Leyes	Ley Aduanera
	Código Fiscal de la Federación
	Ley de los Impuestos Generales de Importación y Exportación
Decretos	Decreto por el que se Regula la Importación Definitiva de Vehículos Usados
Convenios	Convenio de Colaboración Administrativa en Materia Fiscal Federal
	Anexo No. 8 al Convenio de Colaboración Administrativa [...]
	Convenio para la Internación e Importación Temporal de Vehículos
Reglas	Reglas Generales de Comercio Exterior

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

Por otro lado, para regular el comercio exterior, la economía nacional y cualquier otro propósito que beneficie al país, se faculta al Poder Ejecutivo a través del Congreso de la Unión la determinación de tarifas de exportación e importación para el tránsito de productos, artículos y objetos.

Además, cabe destacar que las decisiones respecto de la importación o la regularización de la situación legal de VIPE solamente le corresponden al Ejecutivo federal, por lo que ningún gobierno estatal o municipal puede decretar disposiciones orientadas a establecer la legal estancia de los VIPE en determinada ciudad.

El siguiente aspecto explica las disposiciones que prevé el artículo 302 del TLCAN (DOF, 20 de diciembre de 1993), que contempla regulaciones aplicables a bienes provenientes de Estados Unidos de América o Canadá, de los cuales los países firmantes del TLCAN no están posibilitados para crear nuevos o adaptar aranceles aduaneros.

Dentro del apéndice 300-A.2, punto 24, del TLCAN (DOF, 20 de diciembre de 1993) se especifica que México no podrá adoptar, mantener prohibiciones o restricciones a la importación de vehículos usados que provengan de Estados Unidos o Canadá; ello depende de la fecha que indica el ordenamiento acorde a los años de antigüedad del vehículo usado.

Cabe aclarar que lo anterior no implica que un vehículo usado proveniente de dichos países pueda ingresar a México, ya que para ello es necesario acatar las reglas de origen que el propio TLCAN (DOF, 20 de diciembre de 1993) dispone en su artículo 501, como la forma en que se puede comprobar el origen de un artículo que quiera importarse.

Ahora bien, la siguiente legislación podría considerarse de mayor importancia porque establece las disposiciones pertinentes a la importación de VIPE en México: la Ley Aduanera (LA) (DOF, 25 de junio de 2018b). Dentro de los procedimientos que estipula el antes mencionado ordenamiento, el artículo 35 (DOF, 25 de junio de 2018b) describe que el despacho aduanero es aquel conjunto de actos y formalidades para regular la entrada y la salida de mercancías en todo el territorio mexicano, por lo que se establecen diversos regímenes aduaneros, cuyo trámite se realiza ante autoridades aduaneras por el propietario o bien a través de agentes aduanales.

Es importante mencionar que el artículo 36 (DOF, 25 de junio de 2018b) estipula que en el momento de extraer o introducir mercancías al territorio mexicano se debe tramitar ante las autoridades aduaneras un pedimento, el cual consiste en un documento que identifica las características de la mercancía que va a salir o introducirse al país.

En definitiva, el artículo 90 menciona que por régimen aduanero debe entenderse la introducción o la extracción de mercancías en territorio nacional por alguna de las siguientes maneras: definitiva, temporal, depósito fiscal, tránsito de mercancías, recinto fiscalizado (DOF, 25 de junio de 2018b). Sin embargo, en el caso del presente estudio solamente se consideran los regímenes definitivos y temporales de importación.

5.2.1 Importación definitiva, temporal y en franja fronteriza

El siguiente punto explica las disposiciones contenidas dentro del ordenamiento de la Ley Aduanera (DOF, 25 de junio de 2018b) que describen el proceso de la importación definitiva, temporal y en franja fronteriza. Primeramente, el artículo 96 (DOF, 25 de junio de 2018b) define al régimen de importación definitiva como aquel que es utilizado para que las mercancías de procedencia extranjera permanezcan dentro del territorio

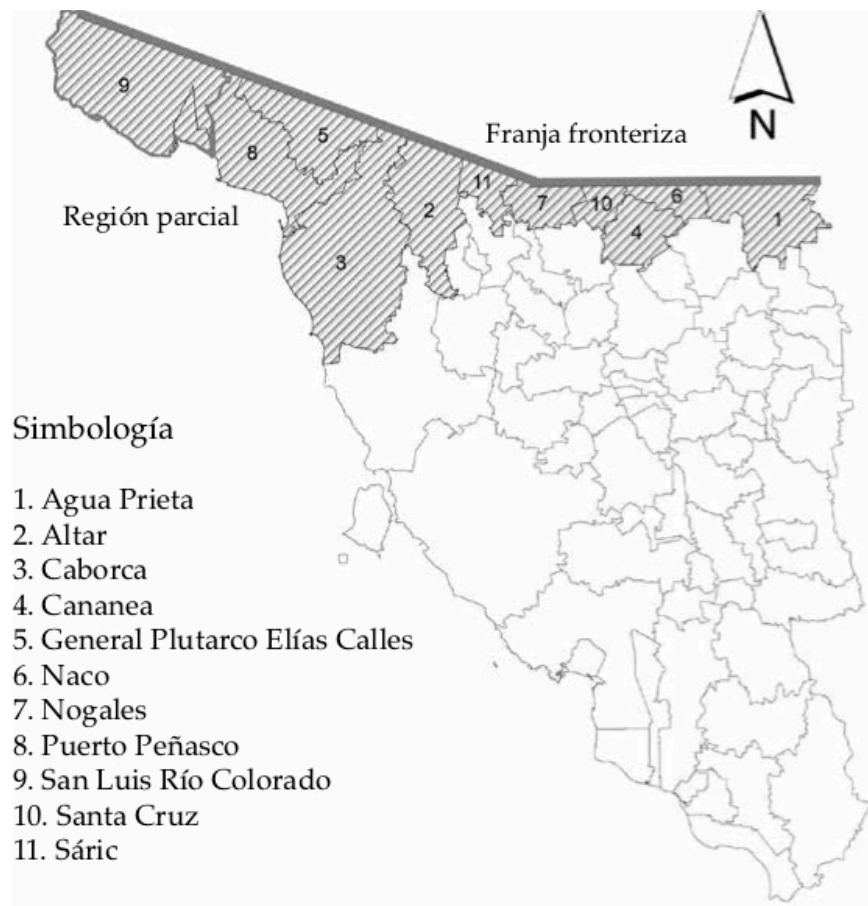
nacional por un tiempo ilimitado. Es decir, este es el procedimiento idóneo que permite la introducción y que concede la legal estancia de un VIPE dentro del país.

Sin embargo, existen diversas disposiciones que describen cuáles son los requisitos y las características de los VIPE susceptibles de importación; se detallarán más adelante en las Reglas Generales de Comercio Exterior y el decreto para la importación de vehículos usados.

Por consiguiente, un VIPE puede importarse al territorio nacional de manera limitada, es decir, por un tiempo determinado. Dicho proceso implica que el VIPE no pueda transferirse o enajenarse, a excepción de las empresas que cuentan con un registro para hacerlo, como menciona el artículo 105 (DOF, 25 de junio de 2018b). Por ello, si un VIPE se importa de manera temporal y acorde al artículo 106 de la Ley Aduanera (DOF, 25 de junio de 2018b), debe regresar al extranjero en el mismo estado en que se introdujo.

Todavía cabe señalar que los artículos 136 y 137 bis 1 a 9 (DOF, 25 de junio de 2018b) establecen un esquema de importación definitiva de VIPE para aquellos que residen en la franja fronteriza norte, desde los estados de Baja California, Baja California Sur, una región parcial del estado de Sonora, incluido el municipio de Cananea, lo cual les permite importar un vehículo siempre y cuando permanezca dentro de la franja fronteriza.

Figura 5.1 Franja fronteriza y región parcial en Sonora



Fuente: elaboración propia en ArcGIS con información de la Ley Aduanera (DOF, 25 de junio de 2018b).

Ahora bien, el artículo 137, bis 2 (DOF, 25 de junio de 2018b), establece que la franja fronteriza norte está delimitada por la línea divisoria internacional con los Estados Unidos de América en forma paralela en una distancia de 20 kilómetros hacia el interior del país, justo con el tramo del límite de la región parcial del estado de Sonora y el Golfo de México.

Es así que el artículo 137, bis 1, fracción III (DOF, 25 de junio de 2018b), explica que la región parcial del estado de Sonora está delimitada al norte por la línea divisoria internacional, desde el cauce del río Colorado hasta el punto situado en línea a 10 kilómetros del oeste de Sonora; luego 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, que se ilustra en la [figura 5.1](#).

Uno de los principales obstáculos o impedimentos para quienes tienen un VIPE afiliado es que el procedimiento de la importación implica el pago del 50% del impuesto general de importación acorde a la clasificación arancelaria que tenga el vehículo. Además, 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; tampoco pueden importarse vehículos deportivos, de lujo o convertibles.

Otro dato importante es que las marcas de los VIPE que se van a importar deben coincidir con aquellas que son fabricadas en territorio mexicano y acorde a la lista publicada en el *Diario Oficial de la Federación* (DOF, 8 de octubre de 2004), la cual indica los fabricantes, las marcas y los tipos de automóviles que pueden importarse para permanecer en la franja fronteriza norte y la región parcial del estado de Sonora.

Quienes pretendan realizar la importación de vehículos en franja fronteriza norte deberán acreditar ser ciudadanos mexicanos, probar su residencia en la franja fronteriza, presentar el pedimento de importación que incluye las características del vehículo a importar y presentar la constancia que acredita las normas técnicas de emisión máxima permisible de contaminantes en su país de origen, según lo mencionado en el artículo 137, bis 5, fracción II, de la Ley Aduanera (DOF, 25 de junio de 2018b).

Por ende, el artículo 137, bis 6 y 8 (DOF, 25 de junio de 2018b), considera que es importante destacar que solo puede realizarse la importación de una unidad de VIPE por persona y, a partir del año 2009, las disposiciones de importación a la franja fronteriza se apegan a lo contenido en lo estipulado en el apéndice 300-A. 2 del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (DOF, 20 de diciembre de 1993).

5.2.2 Autoridad facultada para comprobar propiedad y embargar

Ahora bien, la autoridad correspondiente para verificar la legal importación o tenencia de VIPE en territorio mexicano y recintos fiscales es la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), como se menciona en el artículo 144, fracción XI, de la Ley Aduanera (DOF, 25 de junio de 2018b). Por ello, ante dicha institución debe acreditarse la legal importación con la documentación aduanera requerida, con los documentos que confirmen la legal posesión o propiedad del VIPE.

Asimismo, la nota de venta expedida por la autoridad fiscal federal o la institución autorizada con el comprobante fiscal que contenga los requisitos que estipula el Código Fiscal de la Federación podrán fungir como documentación suficiente para acreditar la propiedad del vehículo, justo como lo menciona el artículo 146, fracción II, de la Ley Aduanera (DOF, 25 de junio de 2018d), en los casos en que no se cuente con la documentación aduanera correspondiente.

Otra de las facultades que tiene la autoridad aduanera es la de embargar precautoriamente los VIPE cuando se hayan introducido por lugares no autorizados, no se compruebe la tenencia, el transporte o el manejo con algún documento, en caso de que sea conducido por personas no autorizadas o no se acredite que fue sometido a los trámites correspondientes para su introducción al territorio nacional (DOF, artículo 151, fracciones I y III, 25 de junio de 2018b).

En caso de que la autoridad embargue la mercancía de procedencia en términos del antes mencionado artículo, la propia autoridad debe levantar un acta de inicio del procedimiento administrativo en materia aduanera (PAMA), acorde a lo estipulado en el artículo 150 (DOF, 25 de junio de 2018b), donde debe hacerse constar la identificación de la autoridad, los hechos y las circunstancias del procedimiento, la descripción y características de las mercancías y otros elementos necesarios para dictar una resolución.

Además, deberá contener las sanciones y/o las contribuciones que fueron omitidas, es decir, los impuestos que no se pagaron por la introducción del VIPE; por ello la autoridad va a determinar un crédito fiscal que indica la cantidad que se le adeuda al fisco federal. Es así como, para recuperar el VIPE embargado, se debe comprobar su propiedad, tenencia o posesión mediante los procedimientos que establece la ley.

Si no se logra comprobar la legal estancia o tenencia en el país del VIPE, la autoridad aduanera está facultada para transferir los vehículos para venta al Servicio de Administración y Enajenación de Bienes (SAE), siempre que se emita una resolución que dé por terminado el procedimiento administrativo iniciado (DOF, artículo 157, 25 de junio de 2018b).

Finalmente, el artículo 176, fracciones I, V y X, y el artículo 178 (DOF, 25 de junio de 2018b) sancionan a quienes no realicen el pago total o parcial de los impuestos correspondientes por llevar al interior del país un VIPE que solo esté autorizado para permanecer dentro de la franja o región fronteriza, así como también podrán ser susceptibles de sanción cuando no se compruebe la estancia del vehículo con la documentación necesaria.

5.2.3 Delito de contrabando

Otro punto importante es que dentro del Código Fiscal de la Federación (CFF), en los artículos 102 y 103, fracciones I, II, X y XVIII (DOF, 25 de junio de 2018a), se contempla la presunción del delito de contrabando, que ocurre cuando se descubren VIPE sin la documentación que acredite su trámite para ser introducidos al interior del país, a la franja o región fronteriza.

Para simplificar, puede ser el caso de un VIPE cuya estancia solamente está permitida dentro de la zona de la franja fronteriza, por lo que si se le encuentra fuera de ella y no trae consigo la documentación que indique que se realizó un trámite aduanero para la introducción al interior del país, podría ser susceptible de ser detenido por delito de contrabando.

5.2.4 Procedimiento de importación y exportación

Dentro de la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación (LIGIE), en la segunda regla complementaria (DOF, 18 de junio de 2007), se contempla la información respecto del número de identificación que cada mercancía debe tener. Este número se compone de ocho dígitos y corresponde a una fracción arancelaria de identificación. Con ello se determina el impuesto que debe pagarse en el momento de realizar el procedimiento de importación o exportación.

Es importante mencionar que la mercancía o el VIPE que quiera importarse o exportarse sea llevado ante algún agente aduanal para que realice la determinación del porcentaje de impuesto que se deba pagar, ya que son quienes tienen conocimiento acerca de la clasificación arancelaria que pueda coincidir con las características del vehículo y solamente ellos están autorizados para realizar trámites de importación y exportación, acorde al artículo 41 de la Ley Aduanera (DOF, 25 de junio de 2018b).

5.2.5 Decreto por el que se Regula la Importación Definitiva de Vehículos Usados

Las regulaciones que contemplan la importación de un VIPE al territorio nacional están contenidas dentro del Decreto por el que se Regula la Importación Definitiva de Vehículos Usados, publicado en el *Diario Oficial de la Federación* (DOF, 1 de julio de 2011) y cuyas disposiciones también son de conformidad a las diversas del TLCAN y otros ordenamientos en México.

Entre los requisitos que son necesarios para importar un vehículo, el artículo 2 (DOF, 1 de julio de 2011) considera que se debe presentar un certificado de origen válido o un documento que compruebe el origen del vehículo; además, el importador debe cumplir con todas las formalidades de los antes mencionados ordenamientos.

Ahora bien, el artículo 4 menciona que solamente pueden importarse aquellos vehículos usados que hayan sido fabricados o ensamblados en Estados Unidos de América o Canadá; además deben contar con una clasificación que coincida con las fracciones arancelarias “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, 8703.90.02, 8704.21.04, 8704.22.07, 8704.23.02, 8704.31.05, 8704.32.07, 8702.10.05, 8702.90.06, 8701.20.02, 8705.40.02” (DOF, 1 de julio de 2011).

De esto podemos entender que los requisitos anteriores dificultan realizar el procedimiento de la importación definitiva de un VIPE, puesto que existen vehículos cuyas características mecánicas son diferentes a las estipuladas en el decreto. Inclusive, en ocasiones el origen, la fabricación o el ensamble del vehículo que no proviene de Estados Unidos de América, Canadá o México hace imposible que pueda importarse de manera definitiva al territorio nacional.

Por ende, dichos VIPE seguirán de manera ilegal en México y será imposible regularizar su situación legal. Esto implica que los conductores tengan que acudir a las OA para proteger su vehículo mientras esperan la publicación de un decreto de importación que acoja a su VIPE.

5.2.6 Convenio de Colaboración Administrativa en Materia Fiscal Federal

La Secretaría de Hacienda y Crédito Público realizó un convenio de colaboración con el estado de Sonora para establecer disposiciones generales que delegan funciones a la entidad para que puedan administrar los ingresos federales, además de las facultades en materia fiscal para realizar cobros y administración, publicado en el *Diario Oficial de la Federación* el 30 de julio de 2015 (DOF, cláusula primera, 2015). Lo más importante es que el gobierno federal le otorgó al estado de Sonora las siguientes facultades:

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 (DOF, cláusula segunda, inciso *d*), 30 de julio de 2015).

Es por ello que el estado de Sonora tiene las facultades de realizar y ordenar las verificaciones a las mercancías de procedencia extranjera y a los VIPE. Esto es con la finalidad de comprobar si han cumplido con los impuestos y los trámites correspondientes para su internación dentro del país y/o comprobar la legal estancia de aquellas unidades que ya se encuentren dentro de la entidad.

5.2.7 Anexo No. 8 al Convenio de Colaboración Administrativa

El Anexo No. 8 al Convenio de Colaboración Administrativa en Materia Fiscal Federal (DOF, 29 de septiembre de 2016) incorpora una serie de facultades y funciones que fueron otorgadas al estado de Sonora para que verifique las mercancías y los vehículos de procedencia extranjera. Dicha verificación puede realizarse cuando el vehículo se encuentre en circulación o no esté en movimiento; inclusive se le otorga la facultad de realizar embargos precautorios e iniciar el PAMA en términos de los artículos 151 y 152 de la Ley Aduanera (DOF, cláusula segunda, fracciones II y III, 29 de septiembre de 2016).

Es importante mencionar que las disposiciones del convenio de colaboración y el Anexo No. 8 (DOF, 29 de septiembre de 2016) delegan las facultades que antes se encontraban estipuladas en la Ley Aduanera y la descripción de los procedimientos se encuentran en la Ley Aduanera, las Reglas Generales de Comercio Exterior y en el decreto para la importación definitiva.

Por ende, en abril de 2004 se creó la unidad administrativa de la CEVCE en el estado de Sonora, la cual tiene como objetivo prevenir la introducción ilegal de mercancías de procedencia extranjera a la entidad, según lo descrito en el Manual de Organización (CEVCE, 2013, p. 12). Además cuenta con las facultades para realizar el decomiso de vehículos y mercancías de procedencia extranjera que se detecten dentro del estado (CEVCE, 2018).

5.2.8 Convenio para la Internación e Importación Temporal de Vehículos (Programa Sólo Sonora)

En el estado de Sonora existe el 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 (DOF, 25 de noviembre de 2005). También es conocido como “Programa Sólo Sonora” u “Only Sonora”.

Este programa otorga facilidades en los trámites de importación temporal a los extranjeros y los mexicanos residentes en el extranjero para que puedan circular en su vehículo extranjero siempre que 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 (DOF, cláusula primera, 25 de noviembre de 2005).

En su cláusula primera, fracción I, se establece que los vehículos de extranjeros o mexicanos residentes en el extranjero deben portar en todo momento las 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 (DOF, 25 de noviembre de 2005).

En caso de ser conducido por cualquier otra persona, la cláusula primera, fracción I, menciona que debe encontrarse a bordo el extranjero o el mexicano residente en el extranjero propietario del vehículo (DOF, 25 de noviembre de 2005). Además, el convenio delimita la zona establecida para la circulación de aquellos vehículos extranjeros dentro del estado:

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 (DOF, cláusula primera, fracción II, 25 de noviembre de 2005).

Figura 5.2 Zona libre de internación de vehículos extranjeros en Sonora



Nota: La zona libre de internación de vehículos comprende el área del lado izquierdo.

Fuente: Servicio de Administración Tributaria (s. f.).

Justo como se ilustra en la [figura 5.2](#), la zona por donde pueden circular los vehículos extranjeros comprende una parte significativa del estado de Sonora que se acerca a las zonas turísticas próximas al mar de Cortés.

Este convenio impulsa el turismo y permite que un extranjero o mexicano residente en el extranjero pueda ingresar al estado de Sonora a través de alguna de sus aduanas sin necesidad de tramitar el permiso de importación temporal por su vehículo extranjero. Es importante mencionar que la circulación se termina hasta el noroeste del estado con límite en el kilómetro 98 de Empalme, Sonora, donde se encuentra ubicado el módulo de Banjército. Ahí, el extranjero o mexicano residente en el extranjero deberá 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, puesto que se lleva a cabo de forma constante la ampliación de su vigencia previa publicación en el *Diario Oficial de la Federación*.

5.2.9 Reglas Generales de Comercio Exterior

Para concluir el análisis de la importación de vehículos, las Reglas Generales de Comercio Exterior (RGCE) (DOF, 18 de diciembre de 2017) describen en el punto 3.4.7 que cuando un vehículo porte placas extranjeras necesita llevar consigo los documentos vigentes que le permita circular en el extranjero, o bien se encuentre a bordo un residente del extranjero, podrá circular dentro de la franja y la región fronteriza. Incluso contempla la posibilidad de que los vehículos importados definitivamente a la franja o la región fronteriza puedan ser conducidos al interior del país de manera temporal al realizarse el procedimiento de la regla general 3.4.6 (DOF, 18 de diciembre de 2017).

Continuando, la regla 3.5.6 (DOF, 18 de diciembre de 2017) establece que para llevar a cabo una importación definitiva a la franja fronteriza norte y región parcial del estado de Sonora el vehículo debe ser de un año-modelo entre 5 y 10 años anteriores al año en que se realice la importación, además de haber sido fabricado o ensamblado en alguno de los tres países firmantes del TLCAN.

En consecuencia, el capítulo 4.2.7, fracciones I a III, dispone que si algún extranjero o mexicano residente en el extranjero quiere realizar una importación temporal de un vehículo, debe acreditar que labora o reside en el extranjero. Así podrá importar temporalmente un vehículo cada periodo de 12 meses y será necesario pagar una garantía (DOF, 18 de diciembre de 2017).

Para concluir, el capítulo 4.2.7 menciona que 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 (DOF, 18 de diciembre de 2017). 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 (DOF, 18 de diciembre de 2017).

5.3 Constitución de sociedades, asociaciones civiles y marcas registradas

La última parte del análisis del marco regulatorio consiste en la descripción de las figuras jurídicas de sociedad, asociación civil y marca registrada, puesto que las OA adoptan alguna de ellas para poder laborar dentro de la sociedad. Los ordenamientos jurídicos analizados se describen en la [tabla 5.3](#).

Tabla 5.3 Marco regulatorio de asociaciones civiles y marcas registradas

	Derecho federal	Derecho local
Constitución	Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos	Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Sonora
Leyes	Código Civil Federal	Código Civil para el Estado de Sonora
	Ley Federal de Fomento a las Actividades Realizadas por Organizaciones de la Sociedad Civil	Ley para el Fomento y la Participación de las Organizaciones de la Sociedad Civil para el Estado de Sonora
	Ley de la Propiedad Industrial	
Reglamentos	Reglamento de la Ley de la Propiedad Industrial	N/A

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

Las personas tienen el derecho de reunirse de forma pacífica y con motivo de realizar cualquier objeto lícito; este derecho no puede ser coartado y está contemplado en el artículo 9 de la CPEUM (DOF, 27 de agosto de 2018). En consecuencia, es común la creación de grupos de personas que se reúnen para conformar una sociedad o una asociación civil; con ello buscan solucionar problemas y/o lograr metas.

Tal es el caso de las OA que se han observado en Sonora y en otras entidades de la república, pues afirman ser asociaciones civiles debidamente registradas. Sin embargo, se cuestiona cuál es el objeto social y cómo clasifican las actividades que describen para inscribir su asociación o sociedad civil, ya que al proporcionar placas no oficiales, transgreden las leyes establecidas para la circulación de vehículos, puesto que solamente las autoridades autorizadas por ley están facultadas para hacerlo.

Por otro lado, el Código Civil Federal (CCF) (DOF, 9 de marzo de 2018) define en su artículo 2670 a la asociación civil como aquella reunión de varios individuos, sin ser temporal, con motivo de realizar un fin común que no esté prohibido por la ley y sin un carácter económico predominante.

Las asociaciones deben crear un contrato que conste por escrito para constituirse e inscribir ante el Registro Público de la Propiedad (RPP) con la finalidad de que produzca efectos ante terceros. Esto les permite admitir y excluir asociados, además de establecer los estatutos que regirán a la asociación y la delegación de su poder supremo en la asamblea general, acorde a lo dispuesto en los artículos 2671 al 2674 (DOF, 9 de marzo de 2018).

Finalmente, el artículo 2688 (DOF, 9 de marzo de 2018) define a una sociedad como aquel contrato donde los socios se obligan mutuamente a combinar recursos y esfuerzos para lograr un fin común, tiene un carácter económico sin constituir especulación comercial.

5.3.1 Fomento a las actividades realizadas por organizaciones de la sociedad civil

La Ley Federal de Fomento a las Actividades Realizadas por Organizaciones de la Sociedad Civil (LFFAROSC) (DOF, 24 de abril de 2018) describe en su artículo 3 que tiene como finalidad proporcionar apoyos y estímulos a

las organizaciones de la sociedad mexicana, siempre y cuando estén legalmente constituidas y lleven a cabo alguna de las actividades determinadas en su artículo 5; asimismo, no deben tener fines de lucro ni proselitismo partidista, político-electoral o religioso (DOF, 24 de abril de 2018).

Algunas organizaciones civiles adquieren un estímulo por parte del gobierno si realizan actividades de 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 (DOF, artículo 5, 24 de abril de 2018). Sin embargo, para que una organización pueda obtener apoyos y estímulos debe estar inscrita en el Registro Federal de las Organizaciones de la Sociedad Civil (OSC) y contar con un sistema de contabilidad e informar sobre sus actividades llevadas a cabo y cumplimiento de propósitos (DOF, artículo 7, 24 de abril de 2018).

Ahora bien, a partir de las afirmaciones de los representantes y la denominación de algunas agrupaciones se sabe 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 las OSC, se encontró que ninguna está inscrita como organización de la sociedad civil en el Gobierno de México.⁷

5.3.2 Asociaciones y sociedades civiles en Sonora

El Código Civil para el Estado de Sonora (CCES) define en su artículo 2955 (BO, 27 de septiembre de 2018a) una asociación civil como la reunión de dos o más personas para realizar un fin común, lícito, posible y no económico, que tendrá personalidad jurídica y deberá constituirse mediante un contrato.

De la misma manera que la legislación federal, este ordenamiento establece en los artículos 2955 y 2960 (BO, 27 de septiembre de 2018a) que la asociación se debe registrar por estatutos, los cuales deberán inscribirse en el RPP para que surtan efectos contra terceros y su poder supremo reside en la asamblea general.

En consecuencia, una sociedad civil es aquella donde se constituye un contrato celebrado por dos o más personas, para reunirse de forma permanente y realizar un fin común, lícito y posible, pero preponderantemente económico sin llegar a ser de especulación comercial (BO, artículo 2974, 27 de septiembre de 2018a).

Sin embargo, existe una diferencia entre una asociación y una sociedad, pues en esta última los socios realizan una aportación de bienes, industria, o ambos, para constituir aportaciones en un dominio de la sociedad (BO, artículo 2975, 27 de septiembre de 2018a). Al igual que una asociación, la sociedad civil debe constar en un contrato por escrito para inscribirse en el Registro de Sociedades Civiles (BO, artículo 2980, 27 de septiembre de 2018a).

Las disposiciones que describen el proceso de constitución de una asociación o sociedad civil no requieren requisitos mayores. Por ello, se considera que las OA utilizan estas figuras jurídicas para mostrar que son legítimas.

Al igual que la legislación federal orientada a proporcionar fomento a organizaciones sociales, en Sonora se encuentra vigente la Ley para el Fomento y la Participación de las Organizaciones de la Sociedad Civil para el Estado de Sonora (LFPOSCES) (BO, 31 de julio de 2018).

⁷ Consulta del Registro Federal de Organizaciones de la Sociedad Civil en <http://www.sii.gob.mx/portal/>

El interés de esta ley, según lo estipulado en su artículo 3 (BO, 31 de julio de 2018), son aquellas agrupaciones que se orientan 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. Por ello, este ordenamiento al procurar el fomento desde el gobierno hacia las organizaciones de la sociedad civil sonorenses, es necesario cumplir con los requisitos que establece su artículo 5 (BO, 31 de julio de 2018).

Sin embargo, se desconoce si las OA pueden acceder a estos mecanismos de ayuda, puesto que en las entrevistas realizadas a los representantes de organizaciones afiliadoras se afirmó 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).

5.3.3 Registro de marcas

Acerca del registro de las marcas, el ordenamiento que regula lo concerniente a las marcas y las patentes es la Ley de la Propiedad Industrial (LPI) (DOF, 18 de mayo de 2018). Debido a que algunas de las OA establecidas en Sonora expresaron ser asociaciones civiles y otras ser marcas registradas, se indaga sobre las disposiciones que rigen todo lo relativo a una marca.

El artículo 87 dispone que cualquier persona puede usar marcas en la industria, el comercio o los servicios que preste, pero para adquirir dicho derecho se necesita que sea registrado ante el IMPI (DOF, 18 de mayo de 2018).

Una marca puede estar compuesta por cualquier signo que sea percibido por los sentidos, incluso puede representar un objeto claro y preciso, siempre que sea distinguible de productos o servicios de su misma especie o clase, esto acorde al artículo 88 (DOF, 18 de mayo de 2018). Es decir, cualquier denominación, número, elementos, letra, signos, formas, nombres comerciales, sonidos, olores y demás combinaciones pueden ser registrados como una marca (DOF, artículo 89, 18 de mayo de 2018).

El concepto descrito como marca acorde a la ley es muy amplio y permite que las OA registren cualquier logo, denominación y/o enunciados. Por consiguiente, ya que alguna OA cuenta con un registro de marca, se convierten en las únicas con el derecho de utilizarlo y ello podría considerarse como una forma de protección ante la homogeneidad que se presenta en la denominación de las OA. Un ejemplo de esto podrían ser todas aquellas denominaciones que utilizan la terminación “pafa”.

Ahora bien, para diferenciar entre las marcas registradas existe una clasificación internacional de productos y servicios, la cual se estableció en el artículo 59 de la Ley de Propiedad Industrial (LPI) (DOF, 16 de diciembre de 2016) a partir del arreglo de Niza.

Dicha clasificación establece un esquema dividido entre productos o servicios, cada uno de los cuales cuenta con una lista que considera los posibles productos o servicios que pueden registrarse acorde a su especie (DOF, artículo 59, 16 de diciembre de 2016).

Es así como es posible comprobar la clasificación del registro de una marca, ya que depende de las características que tiene para determinar si se trata de un producto o servicio en las listas de clasificación que tiene el IMPI. Por ende, las OA que cuentan con un registro de marca deben asimismo contar con una clasificación que se adecue al producto o servicio que comercializa.

5.4 Observaciones al estudio del marco regulatorio

El análisis del marco regulatorio concerniente a la circulación recaba elementos importantes de diversos ordenamientos que explican la situación de los VIPE y las OA. Primeramente, es importante destacar que un vehículo nacional puede circular, ya sea por carretera federal, estatal o una calle del municipio, siempre y cuando porte placas vigentes y el conductor lleve consigo la tarjeta de circulación y la licencia de conducir vigente.

Sin embargo, conforme a las disposiciones que contiene el Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal, queda claro que un VIPE no puede circular por las carreteras y/o los puentes federales debido a que no cuenta con placas oficiales, tarjeta de circulación y engomados vigentes expedidos por las autoridades facultadas para ello.

Además, el Reglamento de Tránsito Municipal de Hermosillo establece requisitos similares para que un vehículo pueda circular. No obstante, la circulación de los VIPE que portan placas no oficiales infringe las disposiciones de dicho ordenamiento legal.

Es así como mediante sus actividades de gestión las OA han logrado que sus afiliados circulen sin ser molestados por las carreteras estatales y calles de cualquier municipio sin importar que los ordenamientos jurídicos aplicables establezcan claramente cómo y con qué debe contar un vehículo para que circule. Esta situación se considera una incapacidad de la autoridad para establecer el cumplimiento del Estado de derecho que debe regir en todos lados (Anguamea, 2019).

En cuanto a la importación de VIPE, los regímenes aduaneros de importación establecidos en la ley contemplan que una persona puede importar un vehículo al interior del país. Sin embargo, la situación implica altos costos en los impuestos para importar, además de que es difícil realizar los trámites y cumplir con los requisitos, así que las personas prefieren buscar otras alternativas para adquirir un medio de transporte.

El trabajo que desarrollan las OA en Sonora ha favorecido el incremento de VIPE en el país, puesto que funcionan como una opción para conservar un VIPE que no pueda ser importado, facilitan la adquisición de un vehículo económico, pero en ocasiones los conductores desconocen las consecuencias de poseer un vehículo ilegal.

Para finalizar, algunas OA demuestran y afirman estar constituidas como asociaciones civiles, por lo que, a partir de una revisión del marco legal correspondiente, se destaca que el objeto de constituir una asociación o una sociedad civil debe ser lícito. Se considera que esa disposición puede contradecir de alguna forma las actividades que realizan las OA al proporcionar placas no oficiales a los vehículos de sus afiliados. Esto se debe a que la ley faculta solamente a determinadas autoridades para proveer y expedir placas oficiales.

6. MARCO NORMATIVO DE LAS ORGANIZACIONES AFILIADORAS (OA)

Por lo que se refiere al marco normativo de las OA en la investigación, se describe en esta sección la información relacionada con los antecedentes de cada agrupación, los métodos que utilizan para instalar sedes y módulos de atención, los requisitos y las facultades que tienen el líder y los afiliados, las técnicas que utiliza cada OA para atraer nuevos integrantes y las características de las placas no oficiales que proporcionan.

Cabe destacar que algunos datos que se detallan a continuación han sido modificados para preservar el anonimato de los entrevistados. Cada OA entrevistada ha sido renombrada con un código para garantizar la confidencialidad y el anonimato.

6.1 OA1

6.1.1 Antecedentes de la organización

La OA1 fue creada hace aproximadamente 20 años tras la división de una organización campesina compuesta por otras diversas agrupaciones, las cuales en conjunto pertenecían al PRI. Sin embargo, algunos de sus integrantes tuvieron la inquietud de realizar diversas actividades, por lo que varias de ellas se separaron para reagruparse y conformar la OA1, que se dedica a llevar a cabo distintas tareas, pero se destaca por su defensa del patrimonio familiar (anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019).

Esta organización tiene presencia en la Ciudad de México y en los estados de Baja California, Baja California Sur, Chihuahua, Sinaloa y Sonora. Además, su representante afirma que cuenta con 33 000 afiliados y tan solo en la ciudad de Hermosillo existen alrededor de 200 000 VIPE, por lo que, si se suman los demás VIPE que circulan por el resto del estado, aproximadamente existen 400 000 VIPE⁸ en Sonora (anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019).

En el caso de la OA1, su representante considera a su agrupación como un puente entre la sociedad y el gobierno, pues afirma que solucionan algunos problemas que existen entre ellos. No solamente en cuestiones relacionadas con los VIPE, sino otras problemáticas que afectan a sus afiliados (anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019). Por esta razón, el objetivo de la OA1 es mejorar la calidad de vida de sus afiliados y lograr la regularización de quienes posean un VIPE (anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019).

⁸ Información proporcionada en entrevista que se contrasta con la cantidad de 873 515 vehículos de motor registrados en Sonora durante 2018, incluyendo vehículos fronterizos (Instituto Nacional de Estadística y Geografía, 2018).

6.1.2 Métodos de apertura

Los módulos de atención de la OA1 se encuentran instalados en puntos estratégicos de la ciudad y donde existe una mayor cantidad de afiliados (anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019). Dentro de estos módulos de atención podemos ver a un colaborador de la agrupación, quien se encarga de ayudar a los afiliados en caso de enfrentar algún problema o situación que amerite apoyo de la organización (anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019).

Las cuotas y las aportaciones que realizan los afiliados a la OA1 han logrado que la propia agrupación se pudiera mantener por años. Este ingreso es un recurso que utilizan para solventar las actividades que llevan a cabo en beneficio de los miembros de la agrupación (anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019).

La estructura de la OA1 está conformada por 15 colaboradores, quienes trabajan bajo la línea de mando del representante de la agrupación. Inclusive cuentan con el apoyo de especialistas y expertos que los orientan en la toma de decisiones y acciones a realizar (anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019).

6.1.3 Requisitos y facultades para ser líder y afiliado

La OA1 cuenta con un líder que representa legalmente a los afiliados y a la organización; además, dentro de sus facultades se encuentra la dirección, la estructura y la toma de decisiones de la agrupación. Es decir, sus facultades son similares a las que posee el presidente de una asociación civil y su meta es mejorar la calidad de vida de los afiliados (anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019).

Ahora bien, un afiliado es aquella persona que se integra a una agrupación. Si alguien quiere formar parte de la OA1 es necesario que el interesado solicite serlo y sea recomendado por uno o dos miembros activos de la agrupación. Una vez aceptada su solicitud, deberá pagar una cuota única que es destinada para el pago de gastos de operación de la propia organización, pues la OA1 no recibe ningún apoyo de terceros o del gobierno (anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019).

Es importante mencionar que cualquier persona puede formar parte de la agrupación; no es necesario que tenga un VIPE, ya que no es un requisito. Pero si su intención es portar el distintivo de la OA1 y estar bajo su protección, deberá acudir con su vehículo. Por lo tanto, los afiliados están obligados a acatar en todo momento los estatutos que rigen a la organización por ser una asociación civil (anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019).

Si algún interesado cuenta con un VIPE y desea formar parte de la OA1, además de las dos recomendaciones y el pago de la cuota única, debe ser mexicano, presentar su identificación oficial, contar con el título del VIPE, presentar su licencia de conducir vigente, una carta de reporte de no robo del vehículo en Canadá, Estados Unidos de América y México e incluir el comprobante de domicilio y las fotos del vehículo (anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019). Una vez realizada la afiliación de la persona, con la información y los documentos recabados del afiliado la OA1 integra una carpeta que utilizará en las gestiones de regularización del vehículo (anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019).

Cabe destacar que una vez que la persona esté afiliada a la agrupación, el VIPE que ahora porta el distintivo de la OA1 solamente puede ser conducido por la persona registrada como afiliado. Para que alguien más pueda conducir dicho vehículo es necesario informar a la organización para que se le otorgue una

identificación adicional y también debe contar con licencia de conducir vigente (anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019).

En consecuencia, los afiliados a la OA1 no pueden circular en su VIPE por carretera o puentes federales; tampoco pueden consumir bebidas alcohólicas en el vehículo y no pueden conducir en estado de ebriedad. El uso del VIPE solamente tiene la finalidad de ser utilizado para realizar actividades cotidianas, como ir al trabajo o la escuela, llevar a los hijos a esta y otras vueltas dentro de la ciudad (anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019).

En el caso de que algún afiliado realice alguna acción que esté en contra de los estatutos de la OA1, dicha acción será puesta a consideración mediante una votación por parte de la agrupación para deliberar qué medidas proceden contra él (anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019).

6.1.4 Requisitos y técnicas para integrar afiliados

El representante de la OA1 afirmó que no emplean ninguna técnica para integrar nuevos afiliados, ya que las personas llegan solas a buscar a la organización o debido a que fueron recomendados por otros miembros activos. Además, explicó que los principales usuarios de los VIPE son madres solteras (anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019).

Es así como los afiliados de la OA1 se ven beneficiados de todos los proyectos y los programas de apoyos que consolida la agrupación mediante las 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 que proporciona la OA1 incluyen un número de identificación, el nombre de la organización y el año de vigencia. Cuando algún VIPE cambie de dueño o sea vendido, es importante que la información que tiene la agrupación sea actualizada por los nuevos datos para que realicen las modificaciones correspondientes en las carpetas que archivan, ya que deben tener la información actualizada de sus miembros activos (anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019).

6.2 OA2

6.2.1 Antecedentes de la organización

Los antecedentes de la OA2 indican que fue fundada por dos hermanos que comenzaron su lucha a partir de un incidente en un ejido a finales de los años ochenta. El ejido era propiedad de empresarios de Estados Unidos y había una gran cantidad de trabajadores que cosechaban verduras. Antes de que terminara la temporada, justo después de levantar la cosecha, los encargados del ejido retuvieron 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 pagar a los trabajadores. Los hermanos accedieron a reunirse con estos para acordar una estrategia a seguir (anónimo, comunicación personal, 24 de mayo de 2019).

Cuando llegó el día en que se levantaba la cosecha y los empleadores estuvieron a punto de irse sin pagar los sueldos correspondientes, los hermanos y demás trabajadores bloquearon el paso de los camiones que contenían 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, quienes conducían cada uno su respectivo vehículo durante esa persecución que se dio por las calles de un pueblo. Los hermanos consiguieron escaparse de la policía tras esconderse en el patio de una casa (anónimo, comunicación personal, 24 de mayo de 2019).

Finalmente, a través de la intervención de los hermanos lograron que los trabajadores recibieran los sueldos que pedían. Posteriormente se enteraron de que la policía los había perseguido porque conducían un vehículo de procedencia extranjera (anónimo, comunicación personal, 24 de mayo de 2019).

Después de ese incidente, los hermanos se enteraron de la existencia de los vehículos afiliados a la organización ONAPPAFA, a la cual describen como la fundadora. Es entonces cuando comienza su inquietud por los VIPE, pues 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 consecuencia de lo anterior, los hermanos comenzaron a trabajar en la lucha de los VIPE mediante una agrupación que crearon sin tener todavía un nombre que los identificara. Posteriormente, idearon un nombre para identificar su agrupación, pero ante la falta de cuidado y conocimiento de cómo hacer las cosas, su representante afirma 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).

Sin embargo, no pudieron seguir utilizando el nombre que inicialmente habían elegido, por lo que tuvieron que volver a cambiarlo, pero al paso del tiempo se dieron cuenta de que el nuevo nombre estaba registrado bajo la denominación 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. No obstante, durante las transiciones de un nombre a otro, a la OA2 le surgieron distintos problemas con personas que se hicieron pasar por integrantes de la organización y que trataron de difamarla (anónimo, comunicación personal, 24 de mayo de 2019).

La OA2 continúa realizando la gestión, la organización y la representación de las personas que poseen un VIPE. Su representante asegura haber nacionalizado alrededor de 50 000 vehículos en los treinta años de labor que tiene su agrupación y cuentan con 15 000 afiliados (anónimo, comunicación personal, 24 de mayo de 2019).

Finalmente, la OA2 está presente en los municipios de San Luis Río Colorado, Puerto Peñasco, Santa Ana, Altar, Nogales, Agua Prieta, Hermosillo, Ciudad Obregón, Navjoa, Huatabampo y Mexicali, donde pueden encontrarse sus módulos de atención a cargo de los colaboradores de la agrupación (anónimo, comunicación personal, 24 de mayo de 2019).

6.2.2 Métodos de apertura

Los módulos de atención que tiene la OA2 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 solamente al representante, quien define el criterio a considerar por experiencia. Sin embargo, en cambios de domicilio fiscal,

acuerdos o gestiones, el representante realiza una asamblea con un consejo y comité ejecutivo para acordar decisiones (anónimo, comunicación personal, 24 de mayo de 2019).

Además, según el representante de la OA2, los módulos de atención y las lonas de afiliación que otras OA utilizan como lugares para afiliarse son colocados sin discreción, lo cual para él es una burla y una situación sin control. Por ello, dentro de su organización los módulos de atención no son colocados en cualquier parte, como lo hacen otras OA, pues cuentan 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 el representante de la OA2, entre ellas se encuentra la de nombrar coordinadores, pero no puede delegar su poder, puesto que hay actividades personales que él debe realizar. Por otra parte, en aquellas gestiones, asuntos fiscales y declaraciones, la organización convoca al consejo y ahí se presentan las actas certificadas necesarias para el asunto (anónimo, comunicación personal, 24 de mayo de 2019).

Por otro lado, los afiliados están obligados a seguir y respetar los estatutos estipulados en el acta constitutiva de la organización, en la cual se especifica que deben sostener la oficina con donativos de 150 pesos mensuales. Sin embargo, estos nunca son requeridos en su totalidad, ya que a veces las personas no tienen dinero para pagar la afiliación (anónimo, comunicación personal, 24 de mayo de 2019).

En definitiva, cuando circulan en su VIPE, los afiliados deben llevar consigo su licencia de conducir, no deben tomar bebidas alcohólicas en el vehículo ni tampoco conducir en estado de ebriedad, razón por la cual la autoridad puede detenerlos y decomisar el VIPE, generando entonces un problema para recuperar el vehículo (anónimo, comunicación personal, 24 de mayo de 2019), ya que en ocasiones las personas afiliadas solo tienen la posesión y no la propiedad del vehículo.⁹

6.2.4 Requisitos y técnicas para integrar afiliados

El representante de la OA2 explicó que existe una diferencia respecto de la afiliación en la agrupación, la cual está conformada por propietarios de vehículos regulares y estadounidenses. Para que una persona pertenezca a la OA2 necesita presentar una identificación oficial y un comprobante de domicilio; además, 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 incluir su vehículo, es necesario que se trate de uno de un año modelo menor al 2010, ya que la agrupación no acepta vehículos deportivos o de lujo (anónimo, comunicación personal, 24 de mayo de 2019).

Por lo tanto, cuando se quiere “afiliar” una unidad, el representante explicó que la diferencia radica en que el vehículo no es lo que se afilia, sino la persona. Ahora bien, el hecho de que la mercadotecnia que utilizan otras organizaciones afiliadoras incluye leyendas como “afilia tu vehículo” ha generado que las personas consideren que los vehículos son necesarios e importantes para afiliarse (anónimo, comunicación personal, 24 de mayo de 2019).

⁹ La Ley Aduanera (DOF, 25 de junio de 2018b) establece en sus artículos 1, 35 y 146 las figuras de propietario, poseedor, o tenedor; estos últimos se diferencian en que el poseedor tiene ánimo de dueño y el tenedor reconoce que otro es el propietario mientras utiliza el objeto.

6.2.5 Placas no oficiales y registro vehicular

La OA2 proporciona placas no oficiales que contienen el nombre de la organización y el número de identificación compuesto por letras y números. Además, la agrupación realiza actualizaciones anualmente para tener un control del padrón vehicular, pues en ocasiones se han percatado de que había afiliados que no tenían el registro vehicular que otorga la OA2 a su nombre (anónimo, comunicación personal, 24 de mayo de 2019).

6.3 OA3

6.3.1 Antecedentes de la organización

El representante de la OA3 afirma que su agrupación realiza gestiones para solucionar los problemas que tiene la ciudadanía en general, específicamente en cuestiones relacionadas con el patrimonio familiar, pero se reconocen por defender vehículos de procedencia extranjera. La OA3 tiene 28 años en la defensa del patrimonio familiar y fue creada debido a que existen muchos problemas sociales que pueden solucionarse a través de una asociación civil, como afirmó su representante (anónimo, comunicación personal, 28 de mayo de 2019).

Así pues, al percatarse de que las autoridades extorsionaban a quien poseía un VIPE, el representante de la OA3 lo consideró injusto y decidió constituir una agrupación para exigirle al gobierno la solución del problema que ellos dejaron entrar al país (anónimo, comunicación personal, 28 de mayo de 2019).

Se debe agregar que la OA3 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 de situaciones para que una familia no sea desalojada, o bien pueda recuperar su terreno o casa (anónimo, comunicación personal, 28 de mayo de 2019).

Además, el representante de la organización afirmó: “Tengo un padrón de 35 000 vehículos de procedencia extranjera; estamos hablando que, por ser protección en cada familia, póngale que haya tres personas, saque la cuenta tres veces”¹⁰ (anónimo, comunicación personal, 28 de mayo de 2019).

Es así como al preguntarle por la cantidad de afiliados en la ciudad de Hermosillo, expresó tener alrededor de 8 000, mientras que a nivel estatal cuentan con 400 000 familias afiliadas (anónimo, comunicación personal, 28 de mayo de 2019).

Otro punto es que la OA3 tiende a reunirse, dialogar y tomar decisiones que buscan solucionar problemas. 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).

De esta manera, el representante de la OA3 afirma que mediante sus actividades de gestión han logrado ocho legalizaciones;¹¹ inclusive se encuentran llevando a cabo actividades de gestión para lograr una novena legalización, puesto que uno de los objetivos que tiene pendiente la organización es lograr regularizar la situación legal de los 400 000 VIPE que circulan (anónimo, comunicación personal, 28 de mayo de 2019). Por ende, el representante de la OA3 afirmó que mientras el gobierno siga dejando entrar vehículos al país, ellos

¹⁰ Las cifras expresadas por el representante de la OA3 no se pudieron verificar.

¹¹ Información proporcionada durante la entrevista que no se pudo corroborar por otra fuente.

continuarán apoyando a las familias que posean un vehículo de esa capacidad (anónimo, comunicación personal, 28 de mayo de 2019).

6.3.2 Métodos de apertura

La OA3 cuenta con diversos módulos de atención localizados en distintos puntos de la ciudad. Son colocados en tiendas, negocios, locales o en espacios disponibles de afiliados que estén interesados en tener uno. En consecuencia, la organización se encarga de darle publicidad al nuevo módulo instalado para que las personas acudan a afiliarse y así la organización logre tener más agremiados (anónimo, comunicación personal, 28 de mayo de 2019).

Aunado a ello, su representante afirmó que las cuotas que cobran por afiliar a nuevos miembros se utilizan 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).

Por otra parte, la OA3 cuenta con alrededor de 20 empleados que perciben un sueldo, así como con la participación de voluntarios que colaboran dentro de la organización (anónimo, comunicación personal, 28 de mayo de 2019). Por ello, dentro de la OA3 su representante toma las decisiones, y este se encarga de coordinar las actividades que deben realizarse para solucionar los problemas (anónimo, comunicación personal, 28 de mayo de 2019).

6.3.3 Requisitos y facultades para ser líder y afiliado

El representante de la OA3 tiene bajo 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 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 OA3 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 traer sus documentos, acatar las normas internas y no faltarle el respeto a la autoridad, ya que circulan en un VIPE y han de tener cuidado al transitar por vía pública (anónimo, comunicación personal, 28 de mayo de 2019).

Por último, en caso de que sea necesario, la organización puede dar hasta tres advertencias al afiliado por no acatar las normas; si no lo hace, puede ser expulsado (anónimo, comunicación personal, 28 de mayo de 2019).

6.3.4 Requisitos y técnicas para integrar afiliados

Entre los requisitos necesarios para integrar nuevos afiliados a la OA3, la persona interesada debe tener el título del VIPE; en caso de no ser así, puede presentar cualquier documento que incluya los datos del vehículo. Además, se requiere una identificación oficial y el pago de una cuota única de 350 pesos (anónimo, comunicación personal, 28 de mayo de 2019).

La cuota que aporta el afiliado es de pago único. Existen otras organizaciones que cada año cobran cierta cantidad a las familias, lo cual el representante de la OA3 no lo considera como defensa del patrimonio familiar. Aunado a ello, las placas no oficiales que proporcionan otras organizaciones vencen cada año; en cambio, las que entrega la OA3 son de tiempo indefinido y se pueden utilizar hasta que el VIPE sea regularizado. Solamente en casos de que se pierda o se destruya la placa, la organización proporciona una nueva (anónimo, comunicación personal, 28 de mayo de 2019).

Por otra parte, además del conductor afiliado al VIPE, cualquier otra persona que esté de acuerdo con el propietario podrá conducir el VIPE, siempre que lo informe a la agrupación, por lo que se le requerirá que cuente con licencia de conducir y le será otorgada una credencial que indique su afiliación (anónimo, comunicación personal, 28 de mayo de 2019).

Ahora bien, en caso de que una persona no cuente con un VIPE, pero tenga algún problema referente a su patrimonio familiar y esté interesada en formar parte de la OA3, puede afiliarse a la organización para buscar una solución a dicho problema (anónimo, comunicación personal, 28 de mayo de 2019).

En cuanto a las técnicas que utiliza la OA3 para integrar nuevos afiliados, su representante afirma que existen organizaciones afiliadoras que no realizan actividades de gestión. En consecuencia, las personas se dan cuenta de cuál agrupación informa cómo está la situación de los VIPE y quién sí realiza gestiones con las autoridades, por lo que esta situación, sumada a la confianza que les brinda la OA3, los lleva a afiliarse a ellos (anónimo, comunicación personal, 28 de mayo de 2019).

6.3.5 Placas no oficiales y registro vehicular

Para finalizar esta sección, las placas no oficiales que proporciona la OA3 cuentan con la denominación, el logotipo de la organización, el número de identificación del padrón vehicular y un código QR. Inclusive otorgan placas no oficiales para personas con alguna discapacidad y para motocicletas (anónimo, comunicación personal, 4 de abril 2019).

6.4 OA4

6.4.1 Antecedentes de la organización

En cuanto a los antecedentes de la OA4, su representante afirma que tuvo un primer acercamiento con la defensa de VIPE alrededor del año 1995, cuando trabajó con el fundador de la ONAPPAFA en un lavado de autos. Una vez laborando en dicha organización, lo enviaron a otra ciudad para dirigir la agrupación (anónimo, comunicación personal, 11 de julio de 2019).

Al estar laborando dentro de la ONAPPAFA, el representante de la OA4 asegura que hubo un fraude que involucró grandes cantidades de dinero y ello provocó la afectación de alrededor de mil doscientas personas. Esta situación generó que el representante de la OA4 creara otra agrupación alrededor del año 2002 mediante un financiamiento de iniciativa privada con el motivo de pagar el dinero que les hacía falta a las personas afectadas y, además, para hundir a la ONAPPAFA, como afirmó el representante de la OA4 (anónimo, comunicación personal, 11 de julio de 2019). Por ello, así fue como surgió la OA4.

Mientras tanto, el objetivo de la OA4 es arreglar aquellos problemas de la sociedad que el gobierno no quiera, no pueda o no le interese solucionar, esto debido a que las labores de la organización consisten en tener un padrón con los nombres y los 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 OA4 tiene alrededor de 17 años funcionando y se encuentra establecida en Baja California, Baja California Sur, Sonora, Sinaloa, Chihuahua, Jalisco y Estado de México. Además, su representante afirma que cuenta con alrededor de 180 000 afiliados (dato proporcionado en entrevista) (anónimo, comunicación personal, 11 de julio de 2019).

6.4.2 Métodos de apertura

La OA4 cuenta con módulos de atención y oficinas en distintos puntos de la ciudad y en diversos estados. Dentro de estas instalaciones se recibe la documentación de aquellas personas que están interesadas en afiliarse a la agrupación. Además, estos establecimientos proporcionan atención e información respecto de la agrupación a algún interesado (anónimo, comunicación personal, 11 de julio de 2019).

El representante de la OA4 afirmó que se procura ubicar las oficinas en zonas estratégicas, como bulevares que sean muy transitados y en zonas de clase media hacia abajo (anónimo, comunicación personal, 11 de julio de 2019).

El proceso de apertura de un módulo de atención comienza por rentar una oficina, adquirir los permisos correspondientes para funcionar, tales como permisos de derecho de piso, de operaciones y de propaganda (anónimo, comunicación personal, 11 de julio de 2019).

Las cuotas que reciben de los afiliados se utilizan 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). Por ello el sostenimiento económico de la organización es a partir de las cuotas, pues la OA4 no recibe ningún otro tipo de apoyo (anónimo, comunicación personal, 11 de julio de 2019).

Es importante agregar que la OA4 se rige bajo una cadena de mando, la cual se establece en el siguiente orden: presidente, consejo directivo, coordinadores nacionales, estatales y municipales. Además, se integran contadores, abogados y secretarías que auxilian en las actividades que realiza la organización (anónimo, comunicación personal, 11 de julio de 2019). Dentro de la organización toman las decisiones el presidente y cuatro consejeros, además de contar 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

El representante de la OA4 tiene como obligación darle certeza jurídica a las familias que poseen un vehículo extranjero (anónimo, comunicación personal, 11 de julio de 2019), además de considerar que todas las decisiones que se tomen no deben perjudicar el patrimonio familiar ni mucho menos estén en contra de un gobierno (anónimo, comunicación personal, 11 de julio de 2019).

Ahora bien, su representante insiste en que, en caso de darse una situación de legalidad contra justicia, ellos prefieren la justicia. Por lo tanto, si una familia se ve afectada por el decomiso de su vehículo, hacen todo lo posible por devolvérselo a dicha familia mediante gestiones y trabajos que realizan con autoridades (anónimo,

comunicación personal, 11 de julio de 2019). De esta manera, llevan a cabo su labor procurando generar confianza en las personas mediante sus resultados (anónimo, comunicación personal, 11 de julio de 2019).

Los afiliados de la OA4 tienen la obligación de pagar una cuota única, la cual 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, Sonora¹² (anónimo, comunicación personal, 11 de julio de 2019).

Por otro lado, los afiliados 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, es decir, estar al pendiente de las actividades que realice la organización (anónimo, comunicación personal, 11 de julio de 2019).

6.4.4 Requisitos y técnicas para integrar afiliados

Si una persona quiere formar parte de la OA4, necesita dos copias del título del vehículo, dos copias de la credencial de elector y dos fotografías de tamaño infantil. Una vez que se proporciona dicha documentación, la organización se encarga de verificar que el vehículo no tenga reporte de robo (anónimo, comunicación personal, 11 de julio de 2019).

Los costos para afiliarse y ser miembro activo de la OA4 dependen del año del vehículo, ya que la organización cuenta con un tabulador con el precio que cobra según dicho año. La cantidad más baja es de 970 pesos por un vehículo del año 1994 y anteriores; se cobran 1 970 pesos por uno del año 2004; por uno del año 2012 se cobran 3 470 pesos (OA, fotografía de trabajo de campo, 11 de julio de 2019).

Los precios de la afiliación varían y aumentan en cantidad, pues van desde 100 hasta 400 pesos, por lo que cuanto 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 OA4 contienen el logo, el nombre de la agrupación, un código de identificación compuesto por iniciales y una serie de números; se colocan en el vehículo. Se observó que existen algunas variaciones que son de color azul 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 e indican que tienen una antigüedad de 20 a 30 años establecidas en la sociedad; es decir, estas agrupaciones han logrado sobrevivir y permanecer durante años,

¹² Información que se contrasta con la afirmación de un vendedor de vehículos estadounidenses en Tijuana, quien dijo que 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).

todo ello mediante el ejercicio de diversas funciones y acciones centradas en intentos y búsqueda de regularizar los VIPE.

Es importante mencionar que las organizaciones estudiadas de alguna manera tuvieron en sus antecedentes un vínculo con la ONAPPFA o con alguna organización campesina. Esta situación señala que sus representantes observaron un modelo a seguir, aprendieron prácticas que pudieran replicar y con ello establecieron su propia organización afiliadora.

Otro rasgo de estas OA es que cada una cuenta con un gremio de afiliados que aportan de manera periódica cuotas, recurso utilizado para el mantenimiento de la propia agrupación, así como para pagar los servicios, los sueldos y los viáticos. Esta práctica les ha permitido continuar funcionando para afiliar a nuevos usuarios, ejercer sus labores de gestión ante el gobierno y la representación de los propietarios de VIPE.

Las cuatro OA que forman parte de la investigación coinciden en que su estructura está conformada principalmente por la figura del líder, después los colaboradores, el apoyo externo de expertos y los afiliados. Se considera que la característica más importante de los representantes de estas agrupaciones reside en que deciden qué se hace dentro de la organización, establecen las formas de organización y conforman la imagen a seguir.

Asimismo, las cuatro agrupaciones estudiadas cuentan con colaboradores o empleados que auxilian en la operación de los módulos de atención y las oficinas que utilizan para afiliar a nuevos usuarios. De igual manera, las organizaciones recurren al apoyo de expertos en diversas disciplinas para establecer acuerdos, estrategias en beneficio de sus afiliados y, sobre todo, para buscar la legalización de los VIPE. Por ello, los afiliados representan una parte importante de las agrupaciones, pues además de beneficiarse con los logros de las propias agrupaciones, constituyen el apoyo económico que sostiene a las OA.

Todas las OA estudiadas coinciden en establecer requisitos básicos para afiliar e identificar a una persona, es decir, constituyen una normativa interna que solo quien forme parte de la agrupación está obligado a cumplir con ella. Es por ello que son claras en establecer los lineamientos y los estatutos que deben acatar sus afiliados, además de que siempre buscan dar indicaciones respecto de la importancia de cumplir con las leyes de tránsito, puesto que conocen el estatus legal de los VIPE y tratan de evitar ser detenidos por una autoridad.

Finalmente, hay que recalcar que las placas no oficiales que proporcionan las OA son solamente identificadores que permiten distinguir a un VIPE afiliado de un vehículo mexicano y de otras organizaciones. Sin embargo, como ya se mencionó en el análisis del marco regulatorio, estas placas no son legales porque no son emitidas por una autoridad facultada por ley.

7. MARCO COGNITIVO-CULTURAL EN ACTORES RELACIONADOS

A continuación, la información recabada para esta primera parte del marco cognitivo-cultural describe las creencias comunes que tienen los actores relacionados con la problemática de las OA y los VIPE. Para ello, se realizaron entrevistas a un servidor público, un oficial de tránsito, un miembro de las asociaciones automotrices, algunos afiliados a organizaciones y también a ciudadanos con vehículos nacionales.

La información que proporcionaron está orientada a conocer su punto de vista respecto de las funciones que realiza una OA, la omisión del pago de impuestos por quienes conducen un VIPE, cómo observan la intervención del gobierno en la problemática de las OA y los VIPE y, finalmente, su opinión en cuanto a la legalización de los VIPE.

7.1 Servidor público

Como se mencionó dentro del marco regulatorio, la Secretaría de Hacienda del Gobierno del Estado de Sonora, a través de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y los convenios de colaboración, crearon la unidad administrativa de la CEVCE con la finalidad de realizar el decomiso de vehículos y mercancías de procedencia extranjera que sean detectados en la entidad (CEVCE, 2018).

El Reglamento Interior de la Secretaría de Hacienda del Estado (BO, 20 de octubre de 2016) establece en su artículo 14, fracción V, que la CEVCE tiene como facultades 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.

Al ser una unidad administrativa que lleva a cabo actividades relacionadas con los vehículos de procedencia extranjera, se entrevistó a un servidor público¹³ adscrito a la CEVCE para conocer las creencias comunes que tiene respecto del objeto de estudio de la presente investigación.

Para comenzar, se le pidió a Monserrat Mendívil (M. M.) su punto de vista acerca de las funciones que realizan las OA. Ella, como servidora pública, considera que las organizaciones obtienen ventaja de los ciudadanos que pagan las cuotas para afiliarse, ya que no garantizan que el vehículo esté legalmente dentro del país. Esta situación provoca que sea susceptible de perder su patrimonio en un acto de fiscalización que lleve a cabo alguna autoridad (comunicación personal, 29 de agosto de 2019).

Aunado a lo anterior, Mendívil considera que la circulación de los VIPE con placas no oficiales proporcionadas por alguna OA significa “tratar de hacer legal lo ilegal” (comunicación personal, 29 de agosto de

¹³ Algunos nombres y datos han sido modificados para asegurar el anonimato y la confidencialidad.

2019). En consecuencia, su opinión respecto de los VIPE que circulan con placas no oficiales es la siguiente: “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” (M. M., comunicación personal, 29 de agosto de 2019).

Así pues, desde su perspectiva, las OA son creadas “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). Además, considera que la función de estas organizaciones es vender la idea de protección al patrimonio, pero para ella en realidad no protegen a las unidades (M. M., comunicación personal, 29 de agosto de 2019). En resumen, algunas de las creencias comunes que la servidora pública tiene respecto de las OA es que son agrupaciones lucrativas, ilegales y simulan proteger a los VIPE.

Ahora bien, en cuanto a la segunda cuestión en torno a las perspectivas de la omisión de impuestos por propietarios de VIPE, Mendívil (comunicación personal, 29 de agosto de 2019) expresó que es injusto e inequitativo para la ciudadanía que tiene un vehículo nacional aportar más en comparación con el propietario de un VIPE.

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

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

Una sugerencia que hizo Mendívil fue la creación de una dependencia donde parte de sus actividades consistan en dar de alta a los propietarios de VIPE, elaborar un registro y se pueda realizar la aportación correspondiente (comunicación personal, 29 de agosto de 2019). Asimismo, propone que al realizar su contribución se les otorgue una placa oficial y se lleven a cabo los estudios de verificación de emisión de contaminantes para asegurarse de que sea un vehículo apto para circular (M. M., comunicación personal, 29 de agosto de 2019). Además, se debería requerir que el conductor del VIPE tenga licencia de conducir vigente, pues afirma que son comunes los choques automovilísticos contra propietarios de VIPE, quienes en ocasiones no tienen licencia de conducir ni un seguro de daños a terceros (M. M., comunicación personal, 29 de agosto de 2019).

De la información anterior se destaca la existencia de una creencia común que implica la falta del pago de impuestos por parte de los propietarios de un VIPE, pues no se realiza de la misma forma que lo hacen los propietarios de vehículos nacionales. Tal posición es motivo de desaprobación por parte de estos últimos.

Respecto a la tercera cuestión, que indaga acerca de la intervención del gobierno en la problemática de las OA y de los VIPE, Mendívil considera que dicha intervención ha sido nula al no tomarse acciones que puedan eliminar o reducir la ilegal introducción de los VIPE (comunicación personal, 29 de agosto de 2019).

En cuanto a la legalización de los VIPE, Mendívil afirmó que 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, los propietarios tendrían tranquilidad para circular por donde residen, podrían contribuir en la recaudación del estado, estarían dados de alta en la Secretaría de Hacienda para obtener sus placas oficiales y la licencia de conducir (M. M., comunicación personal, 29 de agosto de 2019). Así pues, la ciudadanía estaría tranquila porque se pagarían los impuestos correspondientes y el gobierno estaría recaudando el dinero que hoy no percibe; “así todos ganarían” (M. M., comunicación personal, 29 de agosto de 2019).

Para concluir este apartado, la servidora pública explicó que estos vehículos continúan circulando debido a que se busca evitar la confrontación con los grupos de personas que se inconforman ante injusticias. Esta situación 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, la CEVCE evita decomisar vehículos dentro de la ciudad ante esta limitante (M. M., comunicación personal, 29 de agosto de 2019).

Sin embargo, la CEVCE podría ejecutar acciones, pues están facultados por los ordenamientos legales, pero solo se establecen puntos de inspección en carreteras federales para regular el ingreso y la circulación de VIPE, ya 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

Según la información contenida en el capítulo del marco regulatorio, los VIPE deben ser detenidos por los agentes de tránsito, pues están facultados por la Ley de Tránsito y su Reglamento vigente. Ante el desconocimiento de la forma en que actúa un oficial de tránsito en presencia de un VIPE, puesto que lo ideal sería detenerlo y remitirlo al departamento de tránsito como lo ordena la ley, se entrevistó a un oficial de tránsito para conocer las creencias comunes que tiene respecto de las OA y los VIPE que circulan con placas no oficiales en la entidad.

El oficial de tránsito considera que las OA no tienen ninguna función, ya que no respaldan nada legalmente y son un negocio. Expresó además que se supone que las OA apoyan a quien tiene un vehículo, pero opina que en realidad no lo hacen ni otorgan ninguna clase de apoyo (oficial de tránsito, comunicación telefónica, 24 de agosto de 2019).

Continuando con sus opiniones respecto de los VIPE, el oficial de tránsito manifestó estar consciente de que los VIPE son ilegales en el país aunque estén afiliados a alguna asociación civil e inclusive afirmó que “los engomados no son placas, son considerados vehículos sin placas” (oficial de tránsito, comunicación telefónica, 24 de agosto de 2019).

Ante ello, para el oficial de tránsito los VIPE son inexistentes, por decirlo de alguna manera, ya que no existe ningún registro de esos vehículos (oficial de tránsito, comunicación telefónica, 24 de agosto de 2019). Por ello, las creencias comunes que tiene respecto de los VIPE y las organizaciones afiliadoras son que estas resultan innecesarias, ilegales y lucrativas.

Ahora bien, 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”, de manera que si en realidad el gobierno estuviera dispuesto a solucionar el problema, empezarían por turnarse los VIPE a las instancias correspondientes (comunicación telefónica, 24 de agosto de 2019).

Ciertamente, se destaca que evitar la confrontación con grupos de ciudadanos representa un punto importante para las autoridades facultadas para realizar acciones en contra de los VIPE, por lo que se constituye como una creencia común entre las autoridades (Anguamea, 2019).

En ese sentido, respecto de una posible legalización de los VIPE, el oficial de tránsito expresó que sería benéfica para los usuarios y el estado, pues de esta manera se podría recaudar dinero en los pagos de importación, las placas, los 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).

Al preguntarle sobre cuál es la forma de actuar ante la presencia de un VIPE con placas no oficiales proporcionadas por alguna OA, el oficial de tránsito explicó que, por ley, si el vehículo no comprueba la legal estancia, debe turnarse a la instancia correspondiente. Sin embargo, comentó que 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).

Esta situación evidencia que las autoridades se ven impedidas de aplicar sus facultades como lo estipulan diversos dispositivos legales, puesto que ello podría generar tumultos, reclamos y exigencias por parte de los afectados y de la sociedad.

El oficial de tránsito declaró que en caso de estar en presencia de un VIPE, aunque no haya cometido una falta a la Ley de Tránsito, debería detener al conductor por no portar placas oficiales. Sin embargo, debido a la inexistencia de un registro de los VIPE es imposible identificar al propietario; es así que su actuar consiste en infraccionar al conductor del VIPE y llevarlo inmediatamente a que pague la multa correspondiente (oficial de tránsito, comunicación telefónica, 24 de agosto de 2019).

De esta manera se cubre la falta cometida y se cumple con un deber, puesto que en realidad no podría multar al propietario, ya que no existe registro del vehículo en bases de datos de alguna autoridad ni tampoco el VIPE porta placas oficiales que permitan identificar al propietario (oficial de tránsito, comunicación telefónica, 24 de agosto de 2019).

El oficial de tránsito 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).

Dicho de otra manera, el actuar de un oficial de tránsito ante la presencia de un VIPE consiste en solicitarle al conductor que traiga consigo su afiliación al día, así como también su licencia de conducir, el seguro de daños a terceros para identificarlo (oficial de tránsito, comunicación telefónica, 24 de agosto de 2019). No obstante, 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 identificarlo.

Respecto de la comisión de delitos a bordo de VIPE, el oficial de tránsito expresó que sí se dan casos, ya que al ser vehículos sin registro se tiende a utilizarlos para esos fines, pero también se cometen delitos en vehículos nacionales y robados (comunicación telefónica, 24 de agosto de 2019).

Por último, puede ser que en ciertas ocasiones la autoridad no detenga al conductor del VIPE porque no porta placas oficiales (oficial de tránsito, comunicación telefónica, 24 de agosto de 2019). Sin embargo, los VIPE

tienden a ser más susceptibles a ser detenidos por la autoridad cuando se ven involucrados en casos de accidentes, negligencia en la conducción del vehículo, conducción en estado de ebriedad, comisión de un delito, violaciones a la Ley de Tránsito e, inclusive, si el vehículo echa humo (oficial de tránsito, comunicación telefónica, 24 de agosto de 2019).

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

El siguiente actor relacionado con la problemática de las OA y los VIPE es un miembro de la AMDA. Dicha institución es un actor importante dentro del sector automotriz al expresar constantemente su opinión en contra de los VIPE. Un ejemplo de ello es la manifestación en contra de la iniciativa de la senadora Beltrones, quien pretendía regularizar vehículos de procedencia extranjera (Magazine Automotor, 2018).

Asimismo, la AMDA expresó que debido a la proliferación de organizaciones como la UCD, la ANAPROMEX y la ONAPPFAFA, han tenido que realizar acciones para informar a la sociedad de los riesgos que existen por tener un vehículo de procedencia extranjera (Asociación Mexicana de Distribuidores de Automotores, A. C., 2018). Por ello, se entrevistó a un administrador de la AMDA en Sonora para conocer las creencias comunes respecto de las organizaciones afiliadoras y la circulación de VIPE en la entidad.

Al preguntar al administrador de la AMDA sobre los vehículos de procedencia extranjera que circulan con placas no oficiales, expresó que “el sector automotor siempre ha estado en contra de la ilegalidad porque es ilegal” (comunicación personal, 2 de septiembre de 2019).

Agregó que es culpa del gobierno federal que estos vehículos circulen, pues hace un tiempo cualquier vehículo era detenido por los agentes de tránsito para ver cuáles eran sus condiciones y si no estaba legalizado, era detenido (administrador de la AMDA Sonora, comunicación personal, 2 de septiembre de 2019).

El administrador señaló que estamos en un estado de ilegalidad, pues se justifican los VIPE 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 la AMDA Sonora, comunicación personal, 2 de septiembre de 2019), lo cual trae consigo un aumento en la circulación de los VIPE.

Por ello, opina que la única función de las OA es “proteger lo ilegal” (administrador de la AMDA Sonora, comunicación personal, 2 de septiembre de 2019). Inclusive, considera a las OA 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 la AMDA Sonora, comunicación personal, 2 de septiembre de 2019). También expresó que la causa de este problema es que la autoridad lo dejó crecer, llegando a conformarse 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 la AMDA Sonora, comunicación personal, 2 de septiembre de 2019).

Por otra parte, respecto de la omisión del pago de impuestos por parte de los propietarios de VIPE, el administrador de la AMDA afirmó que, por tratarse de algo ilegal, no es posible que cumplan con esa obligación, pero de igual forma transitan por los caminos de quienes sí pagan sus impuestos (comunicación personal, 2 de septiembre de 2019). Asimismo, si llegan a chocar no se hacen responsables, por lo que lo ideal es que cuenten con un seguro de daños a terceros (administrador de la AMDA Sonora, comunicación personal, 2 de septiembre de 2019) para que puedan asumir su responsabilidad.

En cuanto a la intervención del gobierno, el administrador de la AMDA la considera 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 la AMDA Sonora, comunicación personal, 2 de septiembre de 2019). Con ello, se identifica a la corrupción, la ilegalidad, evitar la confrontación con grupos y la culpa al gobierno como creencias comunes que se ven relacionadas con las organizaciones afiliadoras y los VIPE.

El último punto de análisis consistió en conocer la opinión respecto de una posible legalización de VIPE. El administrador de la AMDA en Sonora expresó que el sector automotor está en contra de la legalización de esa clase de unidades, pero también existen opiniones divididas por tratarse de un tema delicado (comunicación personal, 2 de septiembre de 2019). Ante esto, insiste en que lo ideal es cerrar las fronteras, no dejar que pasen más carros; en cuanto a los vehículos que ya están en el país, pues que se hagan pedazos sin legalizarlos (comunicación personal, 2 de septiembre de 2019).

El administrador explicó que la AMDA y la AMIA realizan diversas acciones, como negociaciones con el gobierno federal, para tratar de restringir la entrada de unidades norteamericanas (administrador de la AMDA Sonora, comunicación personal, 2 de septiembre de 2019).

Un ejemplo de ello es el requisito de presentar el certificado de origen en importaciones y solicitar el aumento de los aranceles de importación para tratar de contrarrestar la entrada de los VIPE al interior del país (administrador de la AMDA Sonora, comunicación personal, 2 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 (Anguamea, 2019).

7.4 Afiliados a organizaciones

A continuación se da a conocer la opinión de algunos afiliados que fueron entrevistados para entender qué perspectivas tienen en torno a las OA y a los VIPE, puesto que ellos forman parte de este tipo de agrupaciones y conocen directamente la labor que realizan.

Las personas afiliadas expresaron tener varios años como miembros activos dentro de la OA a la que pertenecen; tal es el caso del afiliado 1, quien tiene 13 años en una organización afiliadora (comunicación personal, 23 de julio de 2019). El afiliado 1 explicó que para pertenecer a dicha organización tuvo que realizar un pago de 700 pesos, mientras que el afiliado 2 tuvo que entregar 1 200 pesos (comunicación personal, 23 de julio de 2019).

Las funciones o los servicios que ofrece una organización se reflejan en la opinión del afiliado, pues son ellos quienes se ven beneficiados 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); así también “le ayudan a uno a que no le quiten el vehículo por traerlo sin papeles” (afiliado 3, comunicación personal, 23 de julio de 2019).

Ahora bien, las OA no solo ofrecen protección al vehículo, pues otros afiliados mencionaron que la agrupación a la que pertenecen les proporciona el servicio de asesoría legal en caso de que sean detenidos por traer un VIPE. Algunas otras OA se encargan de ofrecerles un abogado (afiliado 4, comunicación personal, 23 de julio

de 2019). Por tal motivo, los miembros activos dentro de una OA se sienten protegidos y encuentran ayuda para formar parte de ella.

Por consiguiente, al preguntarle a los afiliados respecto de la omisión del pago de impuestos por el vehículo que conducen, en sus respuestas expresaron que cubren el pago de los 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 los otros afiliados manifestaron que estarían de acuerdo en pagar impuestos si pudieran obtener placas oficiales para su vehículo (afiliado 2, comunicación personal, 23 de julio de 2019); inclusive algunos dijeron estar de acuerdo en pagar impuestos como si se tratara de un vehículo nacional (afiliado 4, comunicación personal, 23 de julio de 2019).

A causa de ello, quienes están afiliados a una organización estiman que la intervención del gobierno en esta problemática ha sido indiferente e insatisfactoria, luego de que expresaran: “No han ayudado, nomás dicen que van a ayudar, pero no lo hacen” (afiliado 3, comunicación personal, 23 de julio de 2019). Asimismo, manifiestan: “Aparentemente no están haciendo nada; si estuvieran haciendo algo, por lo menos se podría importar” (afiliado 4, comunicación personal, 23 de julio de 2019).

No solo se culpa 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 una problemática sin solución porque existen personas en posiciones de poder que se ven beneficiadas con ella (Anguamea, 2019).

Respecto de una posible legalización de los VIPE, los 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: “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 de diversas OA son quienes están más esperanzados en 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 importarse de manera definitiva y tener placas oficiales.

Para finalizar este apartado, los afiliados expresaron que para ellos sería ideal que la legalización de VIPE incluyera a todos los vehículos (afiliado 1, comunicación personal, 23 de julio de 2019). Además, proponen la utilización de un tabulador que indique cuál de los vehículos más nuevos pueden importarse y aquellos que poseen un vehículo de año modelo antiguo no puedan importarlos al país (afiliado 3, comunicación personal, 23 de julio de 2019). Otros proponen que la legalización se realice conforme a los modelos y a la antigüedad del vehículo (afiliado 4, comunicación personal, 23 de julio de 2019).

7.5 Ciudadanía

Es momento de describir las creencias comunes que se forman entre los ciudadanos, puesto que son ellos quienes observan a los VIPE circulando por las calles y portando placas no oficiales de distintas organizaciones. Por esta

razón, se realizaron entrevistas semiestructuradas y encuestas a personas que tuvieran un vehículo con placas oficiales, es decir, nacional. Además, se tomó en cuenta a las personas que no poseen un vehículo, pero que mostraron tener una opinión respecto del problema de investigación, todo esto en las ciudades de Hermosillo, Tijuana y Ensenada. Entre las diversas opiniones que se recabaron de la ciudadanía se destaca que predomina una visión negativa en contra de las OA y los VIPE.

Un ejemplo de las opiniones que tiene la ciudadanía respecto de los conductores de los VIPE: “No deben circular en esas condiciones, sino que 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). Asimismo: “Es injusto para los que pagamos impuestos” (ciudadano 10, comunicación personal, 8 de septiembre de 2019), lo que evidencia una creencia común entre los ciudadanos que refleja desigualdad ante la omisión del pago de impuestos por propietarios de VIPE.

Otros 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.

Por otro lado, también hubo comentarios que expresaron una creencia común en la utilización de VIPE para trabajar o para desplazarse al trabajo. Por ejemplo: “Sí 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).

Debido a lo anterior, se les pidió a los ciudadanos que mencionaran el nombre de las OA que conocían o veían de manera frecuente en las placas que portaban los VIPE. Las respuestas indican que la organización que más se mencionó fue la ONAPPAFA, seguida del FEOSS, la ODEPAFA, el CONDEFA y la ANAPROMEX. Podría decirse entonces que al hablar de estas agrupaciones y los VIPE, la ciudadanía relaciona el tema principalmente con la ONAPPAFA, por lo que podría considerarse un referente.

Al preguntar a los ciudadanos respecto de las funciones que consideran que realiza una OA, entre sus respuestas se encontró una diversidad de creencias comunes que compartieron entre sí diversas personas, tales como: seguridad, protección, asesoría jurídica, regularización, tipo de permiso, lucrativas, e inclusive hubo quienes desconocían las funciones o servicios que proporciona una organización afiliadora.

Por mencionar un ejemplo, un ciudadano señaló que las OA no tienen ninguna función, sino que solo 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 más 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 otros quienes comentaron: “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 OA como medida de protección y seguridad para evitar que los decomisen (ciudadano 1, comunicación personal, 19 de marzo de

2019). Inclusive la describieron como una congregación de los dueños de esos tipos de autos (ciudadano 12, comunicación personal, 11 de septiembre de 2019).

Los ciudadanos entrevistados dieron a conocer su punto de vista respecto de la omisión del pago de impuestos por parte de propietarios de los VIPE. En sus respuestas se reflejan sentimientos de injusticia e inconformidad, pues hicieron afirmaciones como: “está mal que no paguen impuestos; es algo que todos pagamos, es una ley que como ciudadano debemos 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); inclusive consideran que los propietarios de VIPE se afilian a una organización para omitir el pago de impuestos por un vehículo. Otro ejemplo de estas opiniones es lo que afirmó un ciudadano: “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 hacer al igual que cualquier ciudadano” (comunicación personal, 11 de septiembre de 2019).

Otra de las opiniones expresadas por los ciudadanos fue que perciben la intervención del gobierno en la problemática de las OA y los VIPE como deficiente, de mala calidad, nula, débil, lenta, opaca y pasiva. Inclusive hay quienes consideran que el gobierno no interviene y otros cuantos opinan 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 ahí que los ciudadanos creen que el gobierno está consciente del problema, pero decide no hacer nada al respecto, y consideran que alguien pueda estar beneficiándose, como afirmó el ciudadano 15: “Institucionalmente solapan, en lo personal, alguien se está beneficiando indebidamente” (ciudadano 15, comunicación personal, 11 de septiembre de 2019). 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). Por esta razón, existe una creencia común de clientelismo en relación con los VIPE y las OA.

Para continuar, se les pidió a los ciudadanos su opinión respecto de una legalización de los VIPE; sus respuestas conformaron algunas creencias comunes en favor de una legalización a pesar de que anteriormente se percibía una inconformidad con la presencia de VIPE. 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.

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 quedan abandonadas 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 “sí debe haber regularización, todos parejos, todos bajo el mismo régimen” (ciudadano 7, comunicación personal, 22 de julio de 2019).

Hubo otros 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 diferentes concepciones respecto de las OA y los VIPE, las cuales pueden tornarse positivas y negativas, pero en su mayoría una gran parte coincidió en que el gobierno necesita legalizar los VIPE de manera definitiva.

8. MARCO COGNITIVO-CULTURAL EN ORGANIZACIONES AFILIADORAS

Con relación a la segunda parte del marco cognitivo-cultural en las OA, en este apartado se describe la información que proporcionaron los representantes de las cuatro OA estudiadas, la cual está orientada a conocer su opinión respecto de las funciones que realiza su organización, consideraciones respecto de la omisión del pago de impuestos por los conductores de VIPE, cómo observan la intervención del gobierno y, para finalizar, su punto de vista acerca de la legalización de los VIPE.

Asimismo, cada OA estudiada compartió información acerca de la publicidad y los medios de difusión que utilizan para su agrupación, si comparten ser asociaciones civiles constituidas y si afirman tener vínculos con partidos políticos. Por ende, al apartado que contiene dicha información se le denomina las lógicas compartidas de acción debido a que las actividades descritas por los representantes son comunes entre las diversas OA establecidas.

8.1 OA1

8.1.1 *Funciones de la organización*

Entre las funciones que tiene la OA1 está la creación de programas y proyectos para beneficiar a quienes forman parte de su agrupación (anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019). Algunos de estos proyectos están orientados a la búsqueda de viviendas dignas, la producción de animales y el apoyo en la defensa del patrimonio familiar. Asimismo, la OA1 busca gestionar programas en los tres niveles de gobierno que beneficien a los afiliados (anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019).

El representante de la OA1 aseguró tener buena relación con otras organizaciones afiliadoras al considerar que no deben tener diferencias entre sí porque persiguen el mismo fin e inclusive en ocasiones realizan actividades en conjunto (anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019). La percepción que tienen respecto de las OA es la de un movimiento social de lucha integrado por diversas organizaciones afiliadoras, lo cual las hace más fuertes y difíciles de controlar por parte del gobierno (anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019).

Por otra parte, la OA1 desempeña una función de auxilio vial, la cual consiste en que ante cualquier problema que tenga un afiliado, solo debe llamar por teléfono a la agrupación para solicitar asistencia. Una vez atendida la llamada, integrantes de la agrupación acuden a ayudar en el vehículo de auxilio vial de la OA1 (anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019).

Además, la agrupación cuenta con el respaldo de abogados, aseguradoras y expertos que brindan apoyo ante cualquier situación que requiera de su atención y deba solucionarse (anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019). Tal es el caso de la aseguradora que la OA1 recomienda a sus afiliados, pues brinda un servicio de responsabilidad civil en caso de un accidente vial, cubre los daños generados hasta por 400 000 pesos; para contratar dicha seguridad, el afiliado paga 1 500 pesos. Poco a poco los afiliados han ido adquiriendo un seguro, por lo que un 30% de los miembros activos cuentan con uno (anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019).

8.1.2 La omisión del pago de impuestos

En cuanto a la omisión del pago de impuestos por parte de los afiliados que circulan en un VIPE, el representante de la OA1 expresó que sus agremiados están dispuestos a pagar los impuestos correspondientes por el uso del vehículo, toda vez que sean justos. Solo haría falta que el gobierno indicara cuándo, dónde y cómo realizar el pago (anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019).

8.1.3 Intervención del gobierno

Respecto de la intervención del gobierno, la OA1 compartió que tienen comunicación con este para externar sus solicitudes de regularización de los VIPE, por lo cual el representante de la OA1 afirma que el gobierno está consciente de ser culpable al haber generado el problema de estos vehículos (anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019).

Otro motivo de comunicación entre el gobierno y la OA1 es para colaborar en los casos de accidentes donde se vea involucrado un afiliado, pues en ocasiones la autoridad solicita a la organización los datos del afiliado y del vehículo (anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019).

Se debe agregar que el gobierno estableció un programa para incentivar el turismo, conocido como Programa Sólo Sonora, el cual se encuentra vigente y permite la entrada de vehículos de procedencia extranjera siempre que sea conducido por un residente o ciudadano norteamericano sin necesidad de importar el vehículo o tramitar algún permiso.

Ante esta situación, el representante de la OA1 indicó que este programa ha permitido el ingreso de muchos VIPE, puesto que el vehículo viene desde Estados Unidos de América e ingresa conducido por una persona bajo el amparo del Programa Sólo Sonora. Después, esta deja el vehículo en la entidad y regresa al extranjero en autobús (anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019).

Por otro lado, hay ocasiones en que los funcionarios que recién ingresan al gobierno tienen esta idea de comenzar a decomisar los VIPE. Entonces la OA1 emprende acciones que amparen y defiendan el patrimonio de sus afiliados, por lo que se reúnen constantemente para organizar estrategias de defensa (anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019).

Por último, el representante de la OA1 expresó que el gobierno entiende que ha fallado al permitir la entrada de los VIPE; inclusive está consciente de que no existe otro camino por donde ingresen los VIPE como no sea a través de las aduanas (anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019). Ante esta situación, la organización busca constantemente establecer 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).

8.1.4 Legalización de VIPE

Además de la comunicación y la búsqueda de estrategias, la OA1 a menudo presenta solicitudes al gobierno para expresar que las personas que circulan en un VIPE son una población de escasos recursos que busca legalizar su patrimonio (anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019).

Inclusive, el representante de la OA1 afirmó que 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 diversos intentos de regularización, pero tenían limitantes que hicieron imposible lograr la importación de estos vehículos (anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019). Así, al acoger alguno de los programas destinados para ello, algunos vehículos pudieron regularizarse, pero no todos, lo cual ocasionó que aquellos vehículos que eran más antiguos quedaran rezagados y marginados (anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019). Estos últimos forman parte de los VIPE que se acumulan y se continúa la lucha por su regularización (anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019).

La OA1 además señaló que el gobierno contactó a las OA para trabajar en conjunto y establecer una coordinación en asuntos de seguridad pública, ya que todos los vehículos afiliados pueden ser ubicados dentro de alguna organización afiliadora (anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019).

El representante de la OA1 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 considera que el gobierno debe buscar crear facilidades de movilidad para las personas (anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019). Debido a que no existen en la ciudad otros medios de transporte, las personas recurren a este tipo de vehículos para llegar a tiempo al trabajo y realizar sus actividades cotidianas, pero sobre todo porque 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 OA es la AMDA, pues el representante de la OA1 asegura que las asociaciones automotrices no quieren involucrarse con las organizaciones al considerar que se ven afectadas en su negocio. Al respecto, el representante de la OA1 aseguró que se trata de mercados muy diferentes (anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019).

8.1.5 Las lógicas compartidas de acción en la OA1

8.1.5.1 La publicidad y los medios de difusión

Para dar publicidad y difusión al trabajo que realiza, la OA1 utiliza una página de Facebook, donde publica información relativa a la organización y mantiene informados a sus afiliados sobre algún aspecto específico (anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019). La OA1 no cuenta con página web, por lo que solamente utilizan las redes sociales como medio para acercarse a sus afiliados y darse a conocer.

8.1.5.2 Difusión de asociaciones civiles

La OA1 es una asociación civil debidamente constituida acorde a las afirmaciones de su representante; inclusive está registrada ante la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, paga los impuestos, cuenta con su registro federal de contribuyentes (RFC), además del RPP y demás instancias legales (anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019). Todo ello para funcionar correctamente como una asociación civil; de lo contrario, asegura su representante, estarían débiles como organización (anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019).

8.1.5.3 Divulgación de vínculos con partidos políticos

Para concluir este apartado, el representante de la OA1 aseguró 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 (anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019). Añadió que el contenido de la iniciativa fue realizado bajo el consenso de diversas organizaciones afiliadoras que se reunieron con la senadora para llevar a cabo el planteamiento de la iniciativa (anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019).

8.2 OA2

8.2.1 Funciones de la organización

La OA2 realiza algunas funciones que están orientadas a brindar apoyo en cuanto a aparatos ortopédicos, sillas de ruedas, andaderas, camas de hospital, para aquellos que las necesitan (anónimo, comunicación personal, 24 de mayo de 2019). Además, en caso de que alguna persona llegue a necesitar dinero, puede acudir a las oficinas para que sea apoyada. Al respecto, su representante afirmó que son reconocidos en la radio y por las autoridades por brindar un apoyo social (anónimo, comunicación personal, 24 de mayo de 2019).

8.2.2 La omisión del pago de impuestos

La OA2 solamente expresó que, de realizarse una regularización de los VIPE en el país, sus afiliados estarían dispuestos a pagar los aranceles (anónimo, comunicación personal, 24 de mayo de 2019).

8.2.3 Intervención del gobierno

La agrupación OA2 considera que la intervención del gobierno en la problemática de los VIPE debe realizarse a fondo, pues para ellos tener un vehículo no es un lujo, sino un artículo de primera necesidad (anónimo, comunicación personal, 24 de mayo de 2019). Asimismo, su representante opina que los políticos son socios de las armadoras y las distribuidoras automotrices; expresa que los VIPE no afectan la venta de los 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).

8.2.4 Legalización de VIPE

En cuanto a la legalización de los VIPE, se considera necesaria una regularización en general, no solo de vehículos, sino de todo lo que está ilegalmente en el país, debido a que existen vehículos y maquinaria de procedencia

extranjera que se encuentran de manera ilegal en México (anónimo, comunicación personal, 24 de mayo de 2019). Una vez realizado esto, se deben bajar los aranceles para que las personas puedan pagarlos (anónimo, comunicación personal, 24 de mayo de 2019).

8.2.5 Las lógicas compartidas de acción en la OA2

8.2.5.1 La publicidad y los medios de difusión

La OA2 utiliza un sistema de recomendaciones que hacen otras personas que ya forman parte de ella (anónimo, comunicación personal, 24 de mayo de 2019). De esta manera, se atrae a nuevos miembros a la agrupación; 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, lo cual se considera como contrabando (anónimo, comunicación personal, 24 de mayo de 2019).

8.2.5.2 Difusión de asociaciones civiles

Por otra parte, la OA2 afirma ser una asociación civil que cuenta con los registros correspondientes para funcionar. Además, su representante comenta que en todo momento hace la aclaración a todo aquel que va a afiliarse de que se trata de una asociación civil y que ello no implica un permiso para circular sin placas, ni tampoco son dependencias de gobierno (anónimo, comunicación personal, 24 de mayo de 2019). Así 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).

8.2.5.3 Divulgación de vínculos con partidos políticos

Para concluir, esta organización afirma que algunos partidos políticos se han acercado a ella y considera que se debe buscar una política de avanzar que no perjudique a los afiliados (anónimo, comunicación personal, 24 de mayo de 2019). Además, su representante señala que logró una regularización de VIPE mediante el cabildeo con un diputado (anónimo, comunicación personal, 24 de mayo de 2019).

8.3 OA3

8.3.1 Funciones de la organización

Además de la afiliación de propietarios de VIPE, la OA3 se ocupa de proporcionar seguros de daños contra terceros, otorgar cartas de no robo del vehículo. También tramitaron un amparo federal para que el dueño del vehículo no sea molestado y, en caso de no contar con los documentos de este, la organización pueda solicitarlos en Estados Unidos de América (anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019).

En caso de que los documentos se hayan extraviado, la organización puede solicitar el título o los documentos. Por otro lado, si el afiliado tiene algún problema en su patrimonio, la organización puede ayudarlo a solucionar dicha problemática (anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019).

8.3.2 La omisión del pago de impuestos

En cuanto a la omisión del pago de impuestos, la OA3 expresó que es necesario que el gobierno reflexione en la importación definitiva de los VIPE (anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019). Asimismo, la propia organización no realiza venta de VIPE, ya que sus estatutos no lo permiten, así que, en caso de realizarse, se estarían viendo involucrados en un delito de evasión de impuestos al fisco federal. Sin embargo, el representante de la OA3 aseguró que existen organizaciones afiliadoras que sí realizan venta de VIPE (anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019).

8.3.3 Intervención del gobierno

Para la OA3, el gobierno debe obstruir las entradas por donde ingresan los VIPE, pues consideran que mientras sigan dejando que sean introducidos, la corrupción continuará y este tipo de problemas no se van a terminar (anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019). Además, expresaron que seguirán apoyando y protegiendo el patrimonio familiar, por lo que el gobierno no debe dejar entrar al país vehículos irregulares (anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019).

8.3.4 Legalización de VIPE

El siguiente aspecto que se aborda son las opiniones que tiene la OA3 respecto de la legalización de los VIPE. La asociación está por lograr la novena legalización e inclusive vendrán otras por parte de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público o por alguno de sus órganos desconcentrados (anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019). Para ellos, lo principal sería que el gobierno otorgara 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).

8.3.5 Las lógicas compartidas de acción en la OA3

8.3.5.1 La publicidad y los medios de difusión

Los métodos que utiliza la OA3 para darle publicidad a la agrupación consta de las acciones de gestión que realiza, pues con ello ha obtenido logros ante las autoridades, como la publicación y la transparencia de sus actividades, lo que genera por sí mismo publicidad para la organización (anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019). De esta manera, la ciudadanía se da cuenta de que trabajan en problemas sociales y acuden a afiliarse con ellos (anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019).

Además, la organización cuenta con un grupo de WhatsApp donde se les proporciona información relevante a todos aquellos que forman parte (anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019). No utilizan página web para dar a conocer a la organización, sino que emplean las redes sociales para publicar información respecto de las actividades y los avances en las gestiones que realizan con el gobierno, agregan anuncios y recomendaciones para sus afiliados y publican entrevistas (anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019).

8.3.5.2 Difusión de asociaciones civiles

Por otro lado, esta organización asegura contar con su respectiva acta constitutiva registrada ante la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, estar registrada dentro del RFC y estar 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).

8.3.5.3 Divulgación de vínculos con partidos políticos

En opinión de la OA3, los partidos políticos y los políticos siempre buscan a los líderes de organizaciones porque mueven personas y puesto que sobre esa gente está el logro de ellos para ser candidatos o pertenecer a un buen gobierno (anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019).

Hay que agregar que todos los partidos políticos se han acercado a la organización para que les ayuden en la cuestión de subir y/o obtener un puesto dentro del gobierno (anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019).

Por ende, la OA3 se considera neutral en torno a la pertenencia a partidos políticos debido a que son una organización civil que no forma parte de ninguna agrupación de ese tipo (anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019). Sin embargo, su representante afirmó que sí apoyan a quien dé más a las familias (anónimo, comunicación personal, 23 de abril de 2019).

8.4 OA4

8.4.1 *Funciones de la organización*

Las funciones que realiza la OA4 tienen como base un compromiso social y la legalidad, hasta incursionar en el ámbito político (anónimo, comunicación personal, 11 de julio de 2019). Asimismo, proporciona ayuda social, pero su enfoque está dirigido a los vehículos (anónimo, comunicación personal, 11 de julio de 2019).

La OA4 asegura no tener competencia con otras OA, pero ante la presencia de diversas agrupaciones similares en Delicias, Chihuahua, en los municipios de Sonoyta y Puerto Peñasco, Sonora, consideran que ahí podría existir un poco de competencia (anónimo, comunicación personal, 11 de julio de 2019). No obstante, su representante está seguro de que el trabajo que realizan promueve que las personas recurran a ellos (anónimo, comunicación personal, 11 de julio de 2019).

8.4.2 *La omisión del pago de impuestos*

En cuanto al tema de los impuestos, el representante de la organización señala que sus agremiados están dispuestos a pagar los impuestos si son justos y conforme a los salarios mínimos (anónimo, comunicación personal, 11 de julio de 2019).

Les parece que la autoridad es el principal infractor de las leyes al permitir la entrada de los VIPE al país, pues afirma que existen alrededor de 5 millones de VIPE en el territorio nacional (cifra proporcionada en entrevista) y asegura que la autoridad considera imposible la solución de dicho problema (anónimo, comunicación personal, 11 de julio de 2019). Así pues, para la OA4, es incongruente que la autoridad esté en

dicha posición si no tiene la capacidad para solucionar el problema, ya que están quebrantando las leyes mexicanas y son ellos quienes deben resolverlo (anónimo, comunicación personal, 11 de julio de 2019).

8.4.3 Intervención del gobierno

Para el representante de la OA4, la intervención del gobierno se ha desarrollado de una mala manera (anónimo, comunicación personal, 11 de julio de 2019). Explica que muchos gobiernos estatales tienen otras intenciones o pretenden solucionar el problema de los vehículos (anónimo, comunicación personal, 11 de julio de 2019). Sin embargo, está consciente de que un gobierno a nivel municipal o estatal no puede resolver esta problemática, pues es de carácter federal y solo puede solucionarla el presidente del país (anónimo, comunicación personal, 11 de julio de 2019).

Dicho lo anterior, para ellos más allá de intentar resolver el problema, consideran que el gobierno lo trata como una cuestión de populismo, electorera y de atraer la atención de esta problemática (anónimo, comunicación personal, 11 de julio de 2019). Además, un gobierno estatal ayuda a facilitar de cierto modo, así como ellos facilitan una lucha, pero están conscientes de que la solución definitiva recae en el gobierno federal (anónimo, comunicación personal, 11 de julio de 2019).

8.4.4 Legalización de VIPE

Expresaron que para ellos sería ideal que la legalización de los VIPE se realizara mediante las aduanas que existen en el país, a fin de que el vehículo obtuviera un pedimento de importación definitivo y las placas nacionales (anónimo, comunicación personal, 11 de julio de 2019). Sería preciso mencionar que el pago de los impuestos correspondientes se haga conforme a los salarios mínimos para incluir a los vehículos de año modelo 2014 hacia abajo y a toda la mercancía importada que es ilegal (anónimo, comunicación personal, 11 de julio de 2019).

8.4.5 Las lógicas compartidas de acción en la OA4

8.4.5.1 La publicidad y los medios de difusión

La OA4 utiliza como medios de comunicación las redes sociales, una página web, la distribución de volantes en las calles y perifoneo, todo ello para darle publicidad y atraer más personas a su organización (anónimo, comunicación personal, 11 de julio de 2019).

En consecuencia, en su página web y redes sociales publican videos de las reuniones y las actividades que realizan; además incluyen información importante para sus afiliados (anónimo, comunicación personal, 11 de julio de 2019).

8.4.5.2 Difusión de asociaciones civiles

Acorde a las afirmaciones del representante de la OA4, están constituidos legalmente como una asociación civil, cuentan con un acta constitutiva ante un notario público, tienen RFC, tienen su registro ante el IMPI, permiso de la Secretaría de Relaciones Exteriores (SRE). De esta manera consideran que tienen lo básico para realizar sus funciones (anónimo, comunicación personal, 11 de julio de 2019).

8.4.5.3 Divulgación de vínculos con partidos políticos

En cuanto a los vínculos con partidos políticos, el representante de la OA4 expresa que todos los partidos se han acercado a la organización; ellos solamente buscan o apoyan a quien sea su amigo (anónimo, comunicación personal, 11 de julio de 2019).

Luego, la OA4 ha realizado trabajos en conjunto con políticos afiliados al Partido Acción Nacional (PAN) y al Partido Revolucionario Institucional (PRI), pues con su apoyo y ayuda lograron que un político ganara la elección en turno mediante votos y/o limpiando una imagen, por lo que otorgan su apoyo para que posteriormente, cuando dicha persona se encuentre en el poder, también 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 otorgan es hacia la persona sin importar el partido político (anónimo, comunicación personal, 11 de julio de 2019).

9. RESULTADOS DEL ISOMORFISMO INSTITUCIONAL

Los hallazgos de esta investigación permiten describir y entender el funcionamiento de las OA; además se observa cómo operan en su interior y cuáles son los elementos esenciales que les han permitido establecerse y continuar trabajando. Si bien solamente se analiza el caso de cuatro OA, es innegable que existen más agrupaciones que se dedican a perseguir los mismos objetivos y comparten las mismas características.

Puede que cada una realice prácticas y métodos de manera diferente a las demás agrupaciones, pero la denominación, el proceso de afiliación y la búsqueda por lograr la legalización de VIPE hacen que todas en conjunto se parezcan entre sí al ser observadas desde el exterior.

De acuerdo a la teoría, las OA en conjunto conforman un campo organizacional que se presenta de distintas maneras, y puesto que ya se encuentran establecidas, las similitudes que se observan se deben al proceso de homogenización denominado isomorfismo (Powell y DiMaggio, 1999).

Scott (2014) señala lo siguiente: “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).

Ahora bien, ambos conceptos, tanto la descripción de los campos organizacionales examinados por Powell y DiMaggio (1999) como las unidades que Scott (2014) caracteriza como instituciones, permiten explicar que el conjunto de organizaciones le dan un sentido a cierta área reconocida en un contexto determinado.

Entonces, acorde al concepto de isomorfismo institucional descrito por Powell y DiMaggio (1999), las organizaciones no solo compiten por recursos y clientes, sino que luchan por adquirir poder político y legitimidad institucional que las lleve a conseguir una condición social y económica.

Por ende, las OA son una institución y/o un campo organizacional que desde los años noventa poco a poco fueron estableciéndose y volviéndose uniformes. Es así como, a partir de la información recabada en la investigación se describen los resultados que indican la presencia de isomorfismo institucional, el cual se representa como un mecanismo que las OA adoptan para sobrevivir y adquirir legitimidad en una sociedad.

9.1 Isomorfismo coercitivo

El mecanismo del isomorfismo coercitivo consta de una visión reguladora que determina si una organización está legalmente establecida y si actúa de acuerdo con las leyes y regulaciones (Scott, 2014, p. 61).

Puede decirse también que desde la perspectiva de Powell y DiMaggio (1999), el isomorfismo coercitivo es 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 motivo, si estas organizaciones están inmersas en un ambiente legal común, este afectará muchos aspectos de la conducta y la estructura de una organización (Powell y DiMaggio, 1999, p. 110).

Dicho lo anterior, el primer resultado de esta investigación es el indicio de isomorfismo coercitivo entre las OA estudiadas. Este tipo de mecanismo de homogeneización refleja la adaptación de la figura jurídica de una asociación civil o el registro de marcas para adquirir legitimación. Desde una perspectiva institucional, dicha legitimación no es un bien que se pueda poseer o intercambiarse, sino una condición que refleja la percepción de consonancia con las leyes y reglas, valores normativos o alineación con los marcos culturales-cognitivos (Scott, 2014, p. 72).

Por tal razón, las organizaciones son legítimas al operar y establecerse conforme a los requerimientos legales pertinentes (Scott, 2014, p. 74). Sin importar que su actividad de expedición de placas no oficiales no sea estrictamente legal, se considera que ello es una contradicción legal referente al fin común, sin fines de lucro y lícito, que caracteriza a una asociación civil según lo establecido en el artículo 2955 del CCES (BO, 27 de septiembre de 2018a).

El siguiente ejemplo sirve para entender la comparación de la información proporcionada por los representantes de las OA con los datos de las instituciones gubernamentales, ya que uno de los representantes de la OA1 afirmó que su agrupación es una asociación civil debidamente registrada ante las autoridades correspondientes; además cuentan con el RFC y cumplen con el pago de los impuestos correspondientes (anónimo de la OA1, comunicación personal, 23 de abril de 2019).

Primeramente, después de la búsqueda en la base de datos del ICRESON, la cual contiene los registros de las inscripciones de las asociaciones civiles durante el periodo de 2004 al 2018 (Instituto Catastral y Registral del Estado de Sonora [ICRESON], 30 de noviembre de 2018), se encontró que la OA1 y la OA2 no están registradas en el RPP. Luego, se obtuvo como resultado que la única organización que está debidamente inscrita como una asociación civil fue la OA3 y, en cuanto a la OA4, no se pudo obtener información que corrobore la existencia de su registro. Asimismo, se investigó si la organización ONAPPAFA cuenta con algún registro en dichas bases de datos; el resultado indicó que sí está registrada como asociación civil en un municipio de Sonora (ICRESON, 17 de octubre de 2019).

Por otra parte, la segunda búsqueda consistió en indagar sobre la posible existencia de los registros como asociaciones civiles de las OA en el RFOSC, el cual pertenece al Instituto Nacional de Desarrollo Social (INDESOL), con la finalidad de corroborar si tal vez cuentan con apoyos públicos. Dicha búsqueda fue realizada en el portal en línea, en las bases de datos de los años 2018 y 2019; los resultados indicaron que no existe registro de ninguna de las cuatro organizaciones u ONAPPAFA en el RFOSC (INDESOL, 2019). Por lo tanto, puede afirmarse que estas organizaciones no reciben apoyos del gobierno federal por no encontrarse inscritas como tales y debido a que sus representantes afirmaron que subsisten con las aportaciones que hacen los propios afiliados (anónimo de la OA1 y la OA4, comunicación personal, 23 de abril y 11 de julio de 2019).

Para finalizar, se efectuó una tercera búsqueda de información en el servicio de consulta externa denominado MARCANET, que pertenece al IMPI (2019), para corroborar las afirmaciones de que algunas de las OA cuentan con su nombre registrado como marca.

Después de la búsqueda se obtuvieron los siguientes resultados: las unidades de análisis OA1 y OA3 no tienen registro de marca; en cuanto a las OA2 y OA4, cada una de ellas cuenta con el logo y la denominación

registrada como marca (IMPI, 2019). Finalmente, se procedió a buscar el registro de la ONAPPAFA y se encontró que dicha organización también cuenta con el registro de marca (IMPI, 2019).

Los resultados obtenidos de las diversas búsquedas realizadas se concentran en la [tabla 9.1](#), la cual permite observar la adaptación de unas prácticas entre las OA, que es la constitución de la organización como una asociación civil, o bien registrar su denominación y el logo como una marca, lo cual genera una tendencia a la homogeneización entre este conjunto de organizaciones.

Tabla 9.1 Búsqueda de registros oficiales en OA

Nombre de la organización	ICRESON	RFOSC	MARCANET
OA1	Sin registro	Sin registro	Sin registro
OA2	Sin registro	Sin registro	M. R.
OA3	A. C.	Sin registro	Sin registro
OA4	Se desconoce	Sin registro	M. R.
ONAPPAFA	A. C.	Sin registro	M. R.

Nota: Por A. C. se entiende que la organización está registrada como asociación civil; por M. R., que la organización cuenta con registro de marca; sin registro significa que los resultados indicaron ninguna inscripción en las fuentes consultadas.

Fuente: elaboración propia con datos de ICRESON (2018, 2019), RFOSC (2019) y MARCANET (2019).

De los resultados anteriores, se observa que los representantes de las OA al registrar su agrupación como una asociación civil o una marca registrada están incrementando sus posibilidades para alcanzar el éxito (Meyer y Rowan, 1999, pp. 88-89), obtener la legitimidad y, así, tener permanencia en el lugar donde estén establecidas para sobrevivir; esto derivado de la adecuación de las estructuras formales legitimadas en el exterior (Meyer y Rowan, 1999, p. 89), lo cual les ha permitido reducir las posibilidades de fracaso, puesto que estas actividades son consecuencias del isomorfismo institucional en general (Meyer y Rowan, 1999, pp. 88- 89).

Finalmente, las OA cumplen con las expectativas de otras organizaciones similares y al mismo tiempo simulan las prácticas de la organización modelo, como lo es la ONAPPAFA, por tratarse de una agrupación que ha tenido éxito, pionera en esta problemática y una de las más conocidas, que además tiene bastantes décadas establecida en diversas ciudades de México. Todo ello trae como resultado la existencia del isomorfismo coercitivo entre estas agrupaciones.

9.2 Isomorfismo normativo

El segundo resultado de la presente investigación es la manifestación del isomorfismo normativo entre las OA estudiadas y que es producto de algunas de las actividades y los comportamientos que comparten entre sí, los cuales pueden observarse a simple vista.

Este sistema normativo dentro de las organizaciones otorga derechos y responsabilidades; privilegios y deberes, así como licencias y mandatos (Scott, 2014, p. 55). Inclusive, otra fuente de isomorfismo normativo es la profesionalización (Powell y DiMaggio, 1999), pues funciona como una fuente de cambio organizacional que trae consigo la implementación de filtración de personal, la filtración de atributos, el establecimiento de políticas y estructuras sancionadoras.

Justo como afirma González (2012), la profesionalización es una fuente de imitación que implica un diálogo por parte de los miembros de una organización para establecer las condiciones y los métodos de acción de sus actividades; es ahí cuando establecen diversos valores y comportamientos que definen los procesos y la estructura dentro de la agrupación (p. 32).

Por ejemplo, las OA estudiadas comparten un mismo objetivo, ya que todas buscan la legalización de las unidades de sus afiliados. Además, una de sus actividades primordiales es realizar la afiliación de propietarios de VIPE, a quienes se les otorgan las placas no oficiales con el nombre de la organización.

De ello resulta que las demás actividades que realizan las OA consisten en tareas orientadas a obtener acuerdos con las instituciones y el gobierno para conseguir la legalización, o bien la circulación de VIPE sin ser molestados. Todas estas actividades se pueden observar desde el exterior y permiten identificar este tipo de organizaciones en un conjunto, es decir, parecen similares entre sí, pero el comportamiento y las prácticas internas varían entre ellas. Por tal motivo, de las entrevistas realizadas a los cuatro representantes de las OA, se destacan aquellas tareas que comparten en común y se considera que les han permitido continuar funcionando e inclusive integrar más miembros a su agrupación.

Primeramente, las OA tienden a establecerse en diversos puntos de la ciudad a través de los módulos de atención, los cuales pueden localizarse en algún local, oficina o en lotes de venta de vehículos; puede identificarse a estos módulos mediante las pancartas o las lonas que colocan con el nombre de la organización correspondiente. En dicho lugar se cuenta con los colaboradores o los ayudantes, quienes trabajan directamente en la organización como voluntarios, o bien pueden percibir un sueldo.

En los módulos de atención se realiza el proceso de la afiliación de propietarios de VIPE o de personas que quieran formar parte de la agrupación. Para ello, es necesario cumplir con la documentación que identifica al propietario o al poseedor del VIPE, así como también la respectiva documentación del VIPE. Además, es necesario cubrir el pago de una cuota, cuya cantidad y frecuencia de pago varía dependiendo de cada organización. Estas cuotas se utilizan para sostener los gastos de la organización, como es la renta, el pago de sueldos, los viáticos y demás gastos que se requieran para el funcionamiento de la organización (anónimo de la OA4, comunicación personal, 11 de julio de 2019). Una vez hecho esto, se le entrega una placa no oficial al nuevo afiliado para que sea colocada en su VIPE y circule en su vehículo ahora identificado como afiliado.

Por otra parte, las acciones y las estrategias que se deciden en una agrupación de este tipo usualmente tienen el soporte de algún especialista o experto para que los representantes de las OA tomen las decisiones que consideren más oportunas para sus afiliados y la agrupación.

El proceso de afiliación es una parte fundamental de las OA, pues quienes formen parte de ella se ven beneficiados con las actividades que realizan. Algunas de ellas no solo tratan de solucionar el problema de los VIPE, sino que también buscan llevar a cabo acciones en beneficio de los agremiados. Por ejemplo, ayudarles a conseguir una vivienda y proporcionar proyectos de producción de animales (anónimo de la OA1, comunicación personal, 23 de abril de 2019).

Sin embargo, para poder pertenecer a una OA es necesario cumplir con los requisitos de la documentación que solicitan. Es en este momento cuando algunas de las OA piden dos recomendaciones de otros afiliados para poder ser parte de la agrupación, lo cual se configura como una filtración de personal (Powell y DiMaggio, 1999, p. 114). Se considera que esto reduce las posibilidades de que cualquier persona ingrese, por lo que solo son algunos cuantos los que gozan de los beneficios de estar afiliado a una OA.

Así pues, una vez que una persona se afilia a una organización, queda sujeta a las reglas y a las sanciones internas, las cuales se deben acatar en todo momento para poder continuar siendo parte de dicha agrupación.

Algunas de estas medidas internas van desde acatar las reglas de conducción, portar la documentación personal y la del vehículo en todo momento, esto con la finalidad de respetar (al menos parcialmente) las leyes de tránsito de la ciudad. Inclusive, se deben obedecer siempre los estatutos de la OA (anónimo de la OA3, comunicación personal, 28 de mayo de 2019).

Esta normatividad interna propicia un orden y un equilibrio dentro de la organización, por lo que si algún afiliado no obedece las reglas internas de la organización, puede ser expulsado, pero ello depende de la tolerancia y el margen que tengan dichas reglas en la organización.

Estas características de las OA estudiadas que se describen permiten comparar la información recabada y vislumbran los aspectos que generan la homogeneización entre ellas, ya que todas cuentan con dichos elementos y conforman prácticas que se retoman entre sí para establecerse en determinado lugar y tener éxito.

Tabla 9.2 Indicios de isomorfismo normativo en actividades y prácticas de las OA

Organización	OA1	OA2	OA3	OA4
Módulos de atención	En puntos estratégicos	Localización moderada	En locales o espacios disponibles de afiliados	En oficinas
Apoyo de ayudantes	Colaboradores para auxiliar	Auxiliares realizan las labores	Empleados remunerados	Empleados remunerados
Apoyo de especialistas	Para la toma de decisiones	Toma de decisiones por el representante	Brigadas de apoyo	Especialistas y técnicos al auxilio
Afiliación	Dos recomendaciones, documentación y pago de cuota	Cualquiera puede afiliarse pagando la cuota	Título del VIPE más pago de cuota	Documentación del vehículo y pago de cuota
Reglas y Sanciones	Acatar estatutos o puede haber expulsión	Respetar los estatutos y las reglas de conducción adecuadas	Respetar conducción, portar documentación y susceptibles de expulsión	Respetar estatutos y estar pendiente de comunicados

Fuente: elaboración propia con información de las entrevistas a cada OA.

En suma, se observa la presencia del mecanismo de isomorfismo normativo al tratarse de condiciones que tienen origen en el interior de la propia organización, pues solo quienes formen parte de ella podrán entender el significado que le otorgan. Si bien tal vez existan más actividades que no puedan observarse fácilmente, se trató de

destacar aquellas que comparten en común las OA y que les han brindado mayores signos de profesionalización. Sin embargo, cada una de estas organizaciones cuenta con una estructura y con diversas prácticas internas que parecen ser similares desde el exterior, pero coinciden en compartir las mismas características que les han permitido establecerse durante más de dos décadas dentro de la sociedad.

9.3 Isomorfismo mimético

El tercer hallazgo de la investigación está conformado por la manifestación del isomorfismo mimético entre las OA estudiadas, puesto que a partir de la información adquirida se pudieron conocer los antecedentes y el origen de cada una de ellas.

El mecanismo del isomorfismo se relaciona con la incertidumbre, puesto que es una fuerza poderosa que incita a la imitación (Powell y DiMaggio, 1999, p. 111). De ahí que una organización, al encontrarse en un ambiente de incertidumbre, obtendrá prácticas de organizaciones modelo, las cuales pueden no estar conscientes de su modelado o no desear ser copiadas (Powell y DiMaggio, 1999, p. 112). Sin embargo, la organización modelo funcionará como una fuente de prácticas que otras organizaciones pueden retomar y aplicar (Powell y DiMaggio, 1999, p. 112).

Las organizaciones imitadoras pueden adquirir dichas prácticas de las organizaciones modelos de forma “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).

Es así como, a partir de esta información y del análisis de la estructura y de las prácticas que realizan, se encontró que los representantes que dirigen las OA estudiadas, previa a su actual agrupación, formaron parte de otra organización, o bien observaron a la organización modelo para posteriormente retomar un esquema que les permitió crear la organización que hoy dirigen.

De ello resulta que, en un primer término, la OA1 tenga como antecedentes la división de una organización campesina que pertenecía al PRI (anónimo de la OA1, comunicación personal, 23 de abril de 2019). Una vez desintegrada la organización campesina, algunos de sus integrantes se agruparon para conformar la OA1. Es así como esta organización cuenta con veinte años de antigüedad (anónimo de la OA1, comunicación personal, 23 de abril de 2019).

Seguidamente, la OA2 fue creada a partir de que su representante tuvo un VIPE y fue perseguido por la policía por conducir dicha unidad (anónimo de la OA2, comunicación personal, 24 de mayo de 2019). A partir de ello, se enteró de la existencia de los vehículos afiliados a la ONAPPFAFA, los cuales no eran molestados por la policía (anónimo de la OA2, comunicación personal, 24 de mayo de 2019). Por tal motivo, siguiendo dicho modelo con el fin de luchar por la legalización de los VIPE, fundó la OA2, que tiene treinta años de antigüedad (anónimo de la OA2, comunicación personal, 24 de mayo de 2019).

Por otra parte, el representante de la OA3 formó parte de la ONAPPFAFA y posteriormente creó su propia organización, la cual tiene 28 años de antigüedad (anónimo de la OA3, comunicación personal, 28 de mayo de 2019).

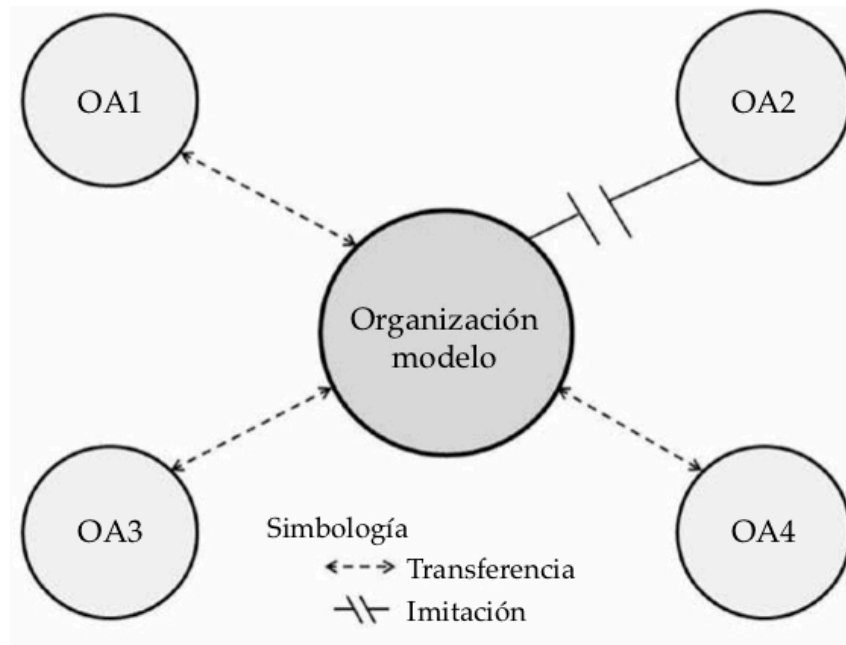
En cuanto a los antecedentes de la OA4, su representante trabajó en una sede de la ONAPPAFA y años después fundó su propia organización, que tiene 18 años de antigüedad (anónimo de la OA4, comunicación personal, 11 de julio de 2019).

Se considera que los antecedentes de la organización campesina que perteneció al PRI y de la organización de la ONAPPAFA, ambas establecieron un modelo a seguir que les permitió a los representantes de las OA replicar las estructuras y las prácticas que brindaron información necesaria para crear cada una de las organizaciones estudiadas.

Para contextualizar lo anterior, las OA comparten una denominación similar entre sí que en ocasiones deriva del nombre ONAPPAFA; además se dedican exclusivamente a defender y proteger a los propietarios de VIPE, realizan la afiliación de propietarios para conformar un gremio, el cual aporta cuotas a la organización y establecen los módulos de atención en diversos puntos de la ciudad donde afilian a los nuevos miembros. Por ello, se observa que hubo una imitación y/o transferencia de diversas características e información de una organización a otra para adaptarlas a un nuevo modelo de prácticas que conforman las bases y los cimientos de su propia organización.

Como puede observarse en la [figura 9.1](#), los antecedentes de las diversas OA indican que se retomó el modelo de otra organización, lo cual constituye parte de la homogeneización que puede ser fácilmente observable entre las OA.

Figura 9.1 Diagrama de isomorfismo mimético en OA



Fuente: elaboración propia.

Si bien solamente se describen los orígenes de las cuatro organizaciones estudiadas, se considera que las demás OA que existen en México también pueden haber retomado diversas estructuras y prácticas de otras OA del país o inclusive de la ONAPPAFA. Por ende, se confirma la existencia del mecanismo de isomorfismo mimético entre las agrupaciones estudiadas, ya que han logrado mantenerse activas durante décadas siguiendo las estructuras previamente establecidas.

10. CONSIDERACIONES FINALES

10.1 Discusión

Los anteriores resultados demuestran la existencia del isomorfismo institucional en las OA y con ello se puede entender cómo fueron creadas y cómo han logrado establecerse en la sociedad. Sin embargo, al tener en cuenta la existencia de estos mecanismos de homogeneización, debe destacarse que este tipo de agrupaciones lograron adquirir la legitimación y los recursos necesarios para sobrevivir.

Esto se debe, de acuerdo con Meyer y Rowan (1999, p. 93), a que no importa la eficiencia productiva de las organizaciones, puesto que estas agrupaciones tienen la legitimidad y los recursos que requieren para sobrevivir cuando existen en ambientes institucionales complejos y logran volverse isomorfos dentro de este tipo de entornos.

Algunas de las razones que pueden explicar este comportamiento de las OA es la adopción de estructuras formales que ya se encuentran legitimadas en el exterior y que aseguran el compromiso de los participantes internos y de los componentes externos (Meyer y Rowan, 1999, p. 89). Un ejemplo de esto es el registro de marca o la constitución de asociación civil, donde se entiende que la agrupación está adoptando una estructura que es aceptada y legitimada dentro de la sociedad, por lo que al adaptar dicha figura jurídica podrá tener la aceptación y el éxito que le permitirá permanecer laborando.

Ahora bien, en cuanto a esta adopción de los modelos de otras organizaciones, se observa que las OA en conjunto, como un campo organizacional, tienden a parecerse entre sí, puesto que tienen los mismos objetivos en torno a la lucha por la defensa de los propietarios de VIPE. Con ello, las actividades y los servicios que ofrecen son similares, ya que afilian a los propietarios de los VIPE; otorgan placas no oficiales; tienen objetivos afines; realizan acuerdos con las autoridades en búsqueda de la legalización de las unidades ilegales. Todas estas características hacen que las organizaciones se parezcan entre sí, confirmando las particularidades que describe la teoría neoinstitucional.

Asimismo, se reitera que estas agrupaciones adquieren una legitimidad organizacional como consecuencia del isomorfismo institucional (Deephouse, 1996, p. 1024). Es decir, se entiende por legitimación aquella donde un actor social la define como un estatus, cuyos valores y acciones son congruentes con los valores y las expectativas de acción de ese actor social y, por ende, el actor social acepta o respalda los medios y los fines de la organización como válidos, razonables y racionales (Deephouse, 1996, p. 1025). En otras palabras, las OA cumplen y satisfacen las expectativas de sus afiliados, por lo que para ellos las organizaciones siempre serán legítimas.

Por el contrario, algunos ciudadanos que poseen un vehículo con placas oficiales o que no tienen un vehículo expresaron que los VIPE no deben circular, puesto que no portan placas, ni aportan dinero al

municipio para el mantenimiento de las calles (ciudadano 22, comunicación personal, 17 de septiembre de 2019), violan la ley (ciudadano 17, comunicación personal, 11 de septiembre de 2019) y consideran que se trata de organizaciones que evitan los decomisos de vehículos (ciudadano 1, comunicación personal, 19 de marzo de 2019), pero que trabajan fuera de la ley (ciudadano 18, comunicación personal, 11 de septiembre de 2019).

Es por ello que la percepción de la ciudadanía en general (no poseedora de un VIPE) está en contra de la legalización de los VIPE y de las OA, ya que no consideran como legítimas la causa y las acciones que realizan estas agrupaciones, puesto que sus valores y perspectivas no coinciden entre sí.¹⁴

Las variables analizadas en la investigación permiten conocer algunas de las características externas e internas de las OA, lo cual brindó información que detalla los antecedentes y la estructura que poseen para comprender cómo lograron establecerse y tener éxito en diversas ciudades de México, pues tienen más de dos décadas afiliando a propietarios de los VIPE.

Los resultados obtenidos durante la investigación referentes a la constitución de las asociaciones civiles y el registro de marcas reflejan que el proceso de constitución de las OA se debe en parte a que todas ellas tienen en común un mismo objetivo, por lo que ha sido necesario que tengan que adecuar su estructura acorde a las disposiciones oficiales que rigen el comportamiento de las agrupaciones dentro de la sociedad. De ahí que la constitución de una asociación civil o el registro de marca sea la opción que les permite establecerse para gestionar aquellas actividades que les facilitan alcanzar o estar más cerca de sus objetivos.

Con referencia a que solamente la OA3 está inscrita en el RPP como una asociación civil y acorde a lo dispuesto en el artículo 2959 del CCES (BO, 27 de septiembre de 2018a), las asociaciones estarán regidas por sus estatutos, los cuales producen efectos contra terceros. Esto tiene como finalidad dar publicidad registral a la situación jurídica de la asociación civil, según lo establecido en el artículo 76 de la Ley Catastral y Registral para el Estado de Sonora (LCRES) (BO, 10 de septiembre de 2018), para que terceros, ya sean personas físicas o jurídicas susceptibles de adquirir derechos y obligaciones, sin haber intervenido en el acto sujeto a publicidad registral, puedan posteriormente concretar algún tipo de relación jurídica con alguno de los intervinientes (BO, artículo 78, fracción VII, 10 de septiembre de 2018) de dicha asociación civil.

Por consiguiente, debido a que la OA2 y la OA4 poseen el registro de marca, si alguien más quisiera utilizar el logo y/o la denominación de estas agrupaciones, no podría hacerlo, puesto que solamente puede ser empleado por aquel que tenga los derechos. Aunado a ello, de la OA1 no se encontraron resultados de ninguna inscripción de registro de marca o de asociación civil; se infiere que tal vez cuente con un acta constitutiva como asociación civil, pero aún no ha sido registrada en el RPP.

Sin embargo, es importante destacar el contenido del artículo 2955 del CCES (BO, 27 de septiembre de 2018a), que estipula que lo necesario para constituir una asociación civil es la reunión de dos o más personas, tener un fin común, lícito y de naturaleza no económica.

Si bien los resultados indican que de las cuatro OA estudiadas solamente la OA3 está inscrita como asociación civil, los cuatro representantes de cada OA afirmaron que sus agrupaciones están debidamente constituidas.

A pesar de que las cuatro OA proporcionan placas no oficiales para los VIPE, solamente la autoridad autorizada por ley puede realizar el emplacamiento vehicular, como lo menciona el artículo 85 del Reglamento de

¹⁴ Sin embargo, durante las entrevistas algunos ciudadanos expresaron que justifican el uso de VIPE cuando es un vehículo de bajo valor, de año-modelo no reciente y se utiliza en emergencias.

Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal (DOF, 22 de noviembre de 2012) y el artículo 41, fracción I, inciso *a*), de la Ley de Tránsito del Estado de Sonora (BO, 26 de diciembre de 2017). Por tal motivo las placas no oficiales que otorgan las OA se consideran ilegales.

Ahora bien, dichas placas no oficiales no son un trámite o un permiso que regulariza al vehículo, puesto que para ello es necesario que sea sometido a un régimen de importación aduanal y pagar los impuestos correspondientes. Por esta razón, las placas no oficiales solo permiten identificar a los VIPE que se encuentran de manera ilegal dentro del país.

En ese sentido, la investigación demuestra cómo las OA se han adaptado a los ordenamientos legales que rigen la conducta de las instituciones dentro de la sociedad, pues adaptaron algunas figuras jurídicas establecidas en la ley para obtener una apariencia de legitimidad ante los propietarios de los VIPE.

Asimismo, las OA estudiadas también demuestran una manifestación del isomorfismo coercitivo respecto de la organización ONAPPFAFA, la cual está constituida como una asociación civil y cuenta con un registro de marca; ello refleja que es un modelo que se puede replicar fácilmente.

Esto se debe a que fue un modelo a seguir por la OA2 (anónimo de la OA2, comunicación personal, 24 de mayo de 2019) e inclusive varios ciudadanos entrevistados reconocen que la ONAPPFAFA es de las OA más conocidas por su lucha por la legalización de los VIPE (comunicación personal, 11 y 17 de septiembre de 2019). Por ende, al existir una organización tan famosa, que ha logrado mantenerse y establecer una institución exitosa a partir de la problemática de los VIPE, es evidente que cualquier organización considere alcanzar dicha trascendencia.

Por otra parte, las manifestaciones del isomorfismo normativo permiten describir el funcionamiento interno de las OA. Con ello podemos darnos cuenta de las dinámicas que imperan dentro, las cuales se utilizan para lograr los objetivos propuestos y establecer las reglas, las responsabilidades, las obligaciones y los privilegios (Scott, 2014, p. 64).

Una de las actividades que tienen en común las OA son los módulos de atención que utilizan para integrar a nuevos afiliados. Ello les brinda una mayor cobertura en las distintas zonas de la ciudad y le otorga visibilidad a la organización. Asimismo, los estatutos de la agrupación establecen las responsabilidades y las obligaciones que tienen que seguir aquellos que formen parte de ella y, en caso de no acatarlas, puedan ser sujetos de expulsión.

Otra de las actividades que comparten las OA es la aportación o la cuota que deben pagar los afiliados para integrarse a la agrupación. El monto de la cuota depende de la organización y en ocasiones influye el modelo de vehículo que tenga el afiliado. Las cuotas son utilizadas por los representantes de las organizaciones para pagar la renta de los locales de las oficinas o los módulos de atención, pagar los sueldos, los viáticos y los demás gastos necesarios para la gestión de sus actividades en búsqueda de la legalización de los VIPE (anónimo de la OA4, comunicación personal, 11 de julio de 2019). Esta práctica se considera como una estrategia de permanencia a la que las OA recurren para mantener a la organización (anónimo de la OA1, comunicación personal, 23 de abril de 2019) y, a cambio, los afiliados se ven beneficiados.

Estas normas internas parecen ser difíciles de observar desde el exterior o pueden no ser reconocidas por aquellos que no forman parte de la agrupación. No obstante, debido a la adopción de prácticas que surgen de los mecanismos de isomorfismo, es posible que existan dentro de cada organización algunas prácticas en común, las cuales pueden variar, pero siempre tendrán un significado único dentro de cada agrupación.

Por consiguiente, el isomorfismo mimético es el que tiene mayor visibilidad entre las OA, pues se observa que estas agrupaciones en conjunto presentan una estructura que las hace muy parecidas entre ellas. Esta similitud se debe a los antecedentes de la constitución de cada OA, donde su representante o el fundador de alguna forma tuvo contacto con las organizaciones modelo y las pioneras en la defensa de VIPE, lo cual trae consigo que algunas de las prácticas o las estructuras sean aplicadas en su actual organización.

De este modo, al observar la información recabada resulta que cada representante hizo una transferencia o una imitación de la información recibida, lo cual de alguna manera les ayudó para establecer la agrupación que hoy dirigen. Por tal motivo, si tres de cuatro representantes retomaron actividades de la ONAPPAFA, es evidente que estas organizaciones hoy muestren similitud, tanto que pueda ser difícil distinguir a simple vista cuál de ellas fue la primera en establecerse.

A través de este trabajo de investigación, se reconoce cuáles de las OA son de mayor antigüedad, de dónde provienen las actividades y las estructuras que hoy en día utilizan los representantes de estas agrupaciones para buscar la legalización de los VIPE y cómo se crearon. Por ende, se considera que en un futuro el esquema de una OA puede continuar replicándose, lo cual incrementa el número de agrupaciones con dichas similitudes, pero conservan ciertas prácticas de las que las antecedieron, ya que tienden a perseguir los mismos objetivos.

10.2 Conclusiones

La investigación analizó la forma en que las OA estudiadas lograron desarrollar y adaptar prácticas que les permitieron establecerse dentro de la sociedad con la finalidad de permanecer y continuar afiliando a nuevos miembros.

Si bien cada agrupación cuenta con un proceso constitutivo diferente, parte de sus antecedentes demuestran que comparten una adaptación de estructuras de una organización modelo, lo cual les ayudó a consolidarse. Como resultado, durante más de dos décadas obtuvieron una constante permanencia y éxito al convertirse en las agrupaciones que exclusivamente continúan defendiendo a los propietarios de VIPE.

Los resultados que responden a los objetivos y a las preguntas planteadas indican que el proceso de constitución de una OA puede realizarse debido a que no existen ordenamientos legales que impidan su constitución. Ahora bien, se considera que las OA utilizan lo contemplado en dichos ordenamientos para acoger la figura jurídica de la asociación civil y así poder desarrollar sus actividades, lo cual coincide con las características que todas las OA tienen al defender a los VIPE.

El contraste entre las afirmaciones de los representantes de las OA respecto de estar debidamente constituidas como asociación civil y la información recabada de los registros del ICRESON, MARCANET y RFOSC indican que la OA1 no está registrada como A. C.; la OA2 cuenta con registro de marca; la OA3 está registrada como A. C., y la OA4 tiene un registro de marca.

Es importante mencionar que no fue posible tener un acercamiento con las actas constitutivas de las OA estudiadas, pues los objetivos de la investigación estaban centrados en describir el entorno de estas agrupaciones y su funcionamiento. Sin embargo, queda el espacio abierto para estudios a futuro que indaguen más acerca del contenido de las actas constitutivas. De esta manera, pudiera conocerse cuál es el objeto social que utilizan y describir desde otra perspectiva por qué no recurren a la figura jurídica de sociedad civil por considerar que tienen fines económicos.

El siguiente resultado que se destaca de la investigación es la determinación de las estrategias de permanencia que utilizan las OA. La principal actividad consiste en adoptar prácticas para garantizar el flujo o la entrada de recursos, como puede ser el cobro de cuotas a los miembros afiliados. Al ser cuotas únicas o periódicas, sus representantes utilizan dicho recurso para solventar los gastos de operación (representante de la OA2, comunicación personal, 24 de mayo de 2019); es así como la propia agrupación puede adquirir permanencia.

Otra estrategia de permanencia utilizada por las OA es la ubicación de los módulos de atención que permiten que la agrupación tenga un acercamiento con la población. Al estar establecidos en diversos puntos de la ciudad, las OA logran tener un alcance para atraer nuevos miembros y/o estar en cercanía de quienes ya forman parte de la organización.

Por otro lado, los mecanismos de legitimación que utilizan las OA se confirman a través de las diversas manifestaciones de isomorfismo institucional, ya que mediante estas prácticas han logrado actuar dentro de la sociedad. Tal vez la adopción de dichas prácticas pueda no ser reconocida por quienes representan a las agrupaciones. Sin embargo, las bases que dieron origen a la creación de las OA demuestran que hubo una readaptación de actividades que previamente la organización modelo realizó.

Se debe agregar que las OA, al compartir y perseguir fines similares, traen consigo que realicen esta adaptación de prácticas, lo cual eventualmente genera que se tornen homogéneas entre sí. Esto explica por qué la mayoría de las OA comparten una denominación que lleva la terminación “pafa”, o bien alguna otra similar. Además, no es coincidencia que la mayoría de ellas realicen la afiliación de usuarios de VIPE, cuenten con diversos módulos de atención, brinden diversos servicios y busquen tener un diálogo cercano con las autoridades para procurar la legalización de los VIPE o evitar molestias.

Como respuesta a la hipótesis de investigación, esta quedó comprobada al corroborar los resultados que indican que las OA adoptaron funciones y prácticas isomorfas a las organizaciones modelo. Es por ello que el éxito y la supervivencia que obtuvieron es consecuencia de los diversos indicios de isomorfismo institucional (Meyer y Rowan, 1999, pp. 88-89).

Esto se debe a que el isomorfismo en las organizaciones incrementa su legitimación, por lo que las agrupaciones se ajustan a las estrategias utilizadas por diversas organizaciones ya conocidas. De esta forma, tienden a adquirir más legitimación en comparación de aquellas que se desvían del comportamiento normal (Deephouse, 1996, p. 1033), lo cual ayuda a entender cómo las OA tienden a ser tan similares entre sí.

Finalmente, esta investigación logra detallar las características de cuatro organizaciones que actualmente continúan laborando en Sonora. Como ya se mencionó, existen otras diez organizaciones que se dedican a esta misma labor, por lo que parte de las limitaciones del estudio es que no pueden generalizarse en concreto los hallazgos para enmarcar las particularidades de las OA que no han sido estudiadas, pero sin lugar a dudas esta investigación conforma un indicio para las futuras investigaciones que pretendan estudiar los aspectos relacionados con las OA y los VIPE.

10.3 Recomendaciones

Con respecto a las recomendaciones de políticas públicas dirigidas a solventar la problemática de los VIPE, es importante que primeramente se identifiquen y se conozcan las características de los VIPE que se encuentran

dentro del país. Esto con el propósito de conocer el año de fabricación, la marca, el tipo de auto, la cantidad que existe y dónde se encuentran ubicados.

De lo anterior se podrá determinar una mejor forma para crear una política pública acorde a las características reales del problema, puesto que circulan VIPE de diversas marcas y año-modelo, cuya fabricación o ensamble no corresponde a México, Estados Unidos de América o Canadá (DOF, 2011), sino que cada vez más se observan VIPE cuya procedencia es de países que no forman parte del TLCAN. Es decir, estos vehículos no pueden importarse de manera definitiva al país. Por tal motivo, quedan relegados una gran cantidad de VIPE por no tener las características y los requisitos que establece el decreto de importación definitiva vigente.

La importancia de conocer a la población objetivo es primordial para implementar una política pública que genere una solución definitiva y así evitar que se trate de una solución parcial que solo prolonga y aumenta la problemática con el tiempo. Es decir, no puede aplicarse una política pública sin conocer las particularidades del problema, puesto que los resultados quedarían en meros intentos.

En consecuencia, una vez identificadas las características de los VIPE, es necesario crear un registro de dichas unidades para contabilizar la cantidad que circula y dónde están ubicadas, así como la información que identifique al conductor del vehículo.

Ya que se conoce la situación en concreto de los VIPE, es posible idear un plan estratégico en coordinación con las entidades federativas cuyo parque vehicular está compuesto por VIPE para establecer la creación de un impuesto único que les permita a las entidades recaudar un porcentaje por la circulación de VIPE. Este impuesto puede ser destinado a mejoras de las vialidades urbanas.

Por ende, los conductores de los VIPE podrán adquirir a cambio una placa de circulación proporcionada por la entidad, la cual ayudaría a tener un control respecto de la identificación del vehículo y del conductor. De esta forma se reducirían los problemas que se ocasionan por la falta de identificación.

Ahora bien, entre las recomendaciones para aquellos estudios a futuro que consideren continuar indagando acerca de las OA y los VIPE sería importante que utilicen otros enfoques para acercarse a la problemática y empleen diversas técnicas de investigación. Incluso se podría intentar realizar un estudio cuantitativo que trate de analizar las características de los usuarios de VIPE y una estimación de la cantidad de VIPE que circulan en Sonora.

Además, se recomienda un análisis económico para determinar la cantidad de ingresos que el gobierno deja de recabar ante la omisión del pago de los impuestos correspondientes a los VIPE. También, con apoyo de los medios hemerográficos, podría hacerse un seguimiento de los accidentes viales donde participan los VIPE para crear una estimación o un registro de dichos siniestros.

Si bien existen diversas maneras de estudiar a las OA y a los VIPE, es importante no dejar de elaborar aportaciones que amplíen la poca bibliografía que existe, esto en la medida de las herramientas que se tengan disponibles para el estudio.

Finalmente, este trabajo fue realizado acorde a las posibilidades y los recursos que se tenían. Si bien no se trata de un trabajo que genere cifras o datos exactos, se considera que se hizo una aportación al describir y crear nuevo conocimiento que actualiza la poca información que existe respecto de las OA y los VIPE. Así, es sumamente importante la constante creación de nuevos estudios acerca de esta problemática porque las OA seguirán estableciéndose en tanto no se dé una legalización que incluya a todos los VIPE que circulan dentro del país.

REFERENCIAS

- Anguamea, M. T. E. (2019). *Legitimación y permanencia de organizaciones afiliadoras de vehículos de procedencia extranjera en Sonora, 2004-2019* (tesis de maestría). El Colegio de Sonora, Hermosillo.
- Asociación Mexicana de Distribuidores de Automotores, A. C. (2018). *LXXIII Asamblea General Ordinaria de Asociados*.
- Barrera, A. (2018). Aduanas, poderes locales y contrabando de automóviles. El desafío al Estado-nación desde la frontera noreste, 1920-1960. *Humanitas Digital*, 4(45), 9-44. Recuperado de <https://humanitas.uanl.mx/index.php/ah/article/view/127>
- Boletín Oficial del Estado de Sonora (BO). (20 de octubre de 2016). Reglamento Interior de la Secretaría de Hacienda. Recuperado de <http://boletinoficial.sonora.gob.mx/boletin/images/boletinesPdf/2016/octubre/2016CXCVIII32II.pdf>
- Boletín Oficial del Estado de Sonora (BO). (17 de abril de 2017). Reglamento de Tránsito Municipal de Hermosillo. Recuperado de http://legismex.mty.itesm.mx/estados/ley-son/SON-RM-Her-Transito2017_04.pdf
- Boletín Oficial del Estado de Sonora (BO). (26 de diciembre de 2017). Ley de Tránsito del Estado de Sonora. Recuperado de <http://compilacion.ordenjuridico.gob.mx/fichaOrdenamiento2.php?idArchivo=2816&ambito=estatal>
- Boletín Oficial del Estado de Sonora (BO). (31 de julio de 2018). Ley para el Fomento y la Participación de las Organizaciones de la Sociedad Civil para el Estado de Sonora. Recuperado de <http://compilacion.ordenjuridico.gob.mx/fichaOrdenamiento2.php?idArchivo=83201&ambito=estatal>
- Boletín Oficial del Estado de Sonora (BO). (10 de septiembre de 2018). Ley Catastral y Registral para el Estado de Sonora. Recuperado de http://www.congresoson.gob.mx:81/Content/Doc_leyes/Doc_533.pdf
- Boletín Oficial del Estado de Sonora (BO). (27 de septiembre de 2018a). Código Civil para el Estado de Sonora. Recuperado de http://www.congresoson.gob.mx:81/Content/Doc_leyes/doc_439.doc
- Boletín Oficial del Estado de Sonora (BO). (27 de septiembre de 2018b). Ley de Control Vehicular para el Estado de Sonora. Recuperado de <http://compilacion.ordenjuridico.gob.mx/fichaOrdenamiento2.php?idArchivo=83437&ambito=estatal>
- Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública (CESOP). (2004). *Los vehículos de procedencia extranjera ilegales en México*. Cámara de Diputados, LIX Legislatura.

- Coordinación Ejecutiva de Verificación al Comercio Exterior (CEVCE). (28 de noviembre de 2013). *Manual de organización*. Gobierno del Estado de Sonora.
- Coordinación Ejecutiva de Verificación al Comercio Exterior (CEVCE). (2018). *Informe de respuesta a solicitud de transparencia a CEVCE*. Hermosillo.
- Cruz, I. J. (2018). Determinantes socioeconómicos de la posesión de automóviles en los municipios de México. *Iztapalapa. Revista de ciencias sociales y humanidades*, 39 (84), 191-212.
- Deephouse, D. L. (1996). Does isomorphism legitimate? *Academy of Management Journal*, 39(4), 1024-1039.
- Diario Oficial de la Federación (DOF). (20 de diciembre de 1993). Decreto de Promulgación del Tratado de Libre Comercio de América del Norte. Recuperado de http://www.dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?cod_diario=207247&pagina=1&seccion=2
- Diario Oficial de la Federación (DOF). (8 de octubre de 2004). 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. Recuperado de <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/50402/A21.pdf>
- Diario Oficial de la Federación (DOF). (25 de noviembre de 2005). 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. Recuperado de http://www.dof.gob.mx/nota_to_doc.php?codnota=2099501
- Diario Oficial de la Federación (DOF). (18 de junio de 2007). Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación. Recuperado de https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=4990877&fecha=18/06/2007
- Diario Oficial de la Federación (DOF). (5 de diciembre de 2007). Reglamento de la Ley del Registro Público Vehicular. Recuperado de http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/regley/Reg_LRPV.pdf
- Diario Oficial de la Federación (DOF). (1 de julio de 2011). Decreto por el que se Regula la Importación Definitiva de Vehículos Usados. Recuperado de http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5198960&fecha=01/07/2011
- Diario Oficial de la Federación (DOF). (22 de noviembre de 2012). Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal. Recuperado de <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/regla/n354.pdf>
- Diario Oficial de la Federación (DOF). (30 de julio de 2015). Convenio de Colaboración Administrativa en Materia Fiscal Federal, celebrado entre la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y el Estado de Sonora. Recuperado de https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5402294&fecha=30/07/2015
- Diario Oficial de la Federación (DOF). (29 de septiembre de 2016). 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. Recuperado de http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5454669&fecha=29/09/2016

- Diario Oficial de la Federación (DOF). (16 de diciembre de 2016). Reglamento de la Ley de la Propiedad Industrial. Recuperado de http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/regley/Reg_LPI_161216.pdf
- Diario Oficial de la Federación (DOF). (30 de noviembre de 2017). Ley del Registro Público Vehicular. Recuperado de <http://www.fiscaliageneralqro.gob.mx/Transparencia-A66/Leyes/Federales/F30-LeyDelRegistroPubVehicular.pdf>
- Diario Oficial de la Federación (DOF). (18 de diciembre de 2017). Reglas Generales de Comercio Exterior para 2018. Recuperado de https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5508121&fecha=18/12/2017
- Diario Oficial de la Federación (DOF). (9 de marzo de 2018). Código Civil Federal. Recuperado de https://www.donativos.ipn.mx/files/normas_2019/10_CODIGO%20CIVIL.pdf
- Diario Oficial de la Federación (DOF). (24 de abril de 2018). Ley Federal de Fomento a las Actividades Realizadas por Organizaciones de la Sociedad Civil. Recuperado de http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/266_240418.pdf
- Diario Oficial de la Federación (DOF). (18 de mayo de 2018). Ley de la Propiedad Industrial. Recuperado de <https://www.sectei.cdmx.gob.mx/storage/app/uploads/public/5ca/4e9/643/5ca4e9643a004614179417.pdf>
- Diario Oficial de la Federación (DOF). (25 de junio de 2018a). Código Fiscal de la Federación. Recuperado de <https://www.sat.gob.mx/cs/Satellite?blobcol=urldata&blobkey=id&blobtable=MungoBlobs&blobwhere=1461173211295&cssbinary=true>
- Diario Oficial de la Federación (DOF). (25 de junio de 2018b). Ley Aduanera. Recuperado de <http://www.ordenjuridico.gob.mx/Documentos/Federal/pdf/wo3.pdf>
- Diario Oficial de la Federación (DOF). (27 de agosto de 2018). Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Recuperado de http://documentos.congresoqroo.gob.mx/marco_juridico/CPEUM_270818.pdf
- Díaz, C. (30 de diciembre de 2012). Cuenta Hermosillo con diez afiliadoras de carros “chocolates”. *Uniradio Informa*.
- Excélsior. (20 de diciembre de 2019). Autos chocolate, un gran problema en México, pp. 1-3.
- 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* (tesis de licenciatura). Universidad Nacional Autónoma de México, Ciudad de México.
- Fuse, M., Kosaka, H., y Kashima, S. (2009). Estimation of world trade for used automobiles. *Journal of Material Cycles and Waste Management*, 11(4), 348-357. <https://doi.org/10.1007/s10163-009-0263-3>
- García, E. (2010). Clasificación de las normas jurídicas. En E. García (ed.), *Introducción al estudio del derecho* (pp. 86-88). Ciudad de México: Porrúa.
- González, C. A. (2012). *Isomorfismo institucional y promoción del desarrollo local en asociaciones de migrantes michoacanos en Los Ángeles, California* (tesis de maestría). El Colegio de la Frontera Norte, Tijuana.
- Hawley, A. H. (1968). Human ecology. En D. Sills (ed.), *International encyclopedia of the social sciences* (pp. 328-337). Nueva York: The Macmillan Company and The Free Press.

- Hernández, N. (diciembre de 2019). *Apuntes acerca de los vehículos de procedencia extranjera ilegal en México*. Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública, 131, 1-22.
- Hernández, R. S., Fernández, C. C., y Baptista, P. L. (2006). *Metodología de la investigación*. Ciudad de México: McGraw-Hill Interamericana.
- Instituto Catastral y Registral del Estado de Sonora (ICRESON). (30 de noviembre de 2018). *Informe de respuesta a solicitud de transparencia a ICRESON*. Hermosillo.
- Instituto Catastral y Registral del Estado de Sonora (ICRESON). (17 de octubre de 2019). *Informe de respuesta a solicitud de transparencia a ICRESON*. Hermosillo.
- Instituto Mexicano de la Propiedad Intelectual (IMPI). (2019). MARCANET. Gobierno de México. Recuperado de <https://marcia.impi.gob.mx/marcas/search/quick>
- Instituto Nacional de Desarrollo Social (INDESOL). (2019). Buscador de OSC. Gobierno de México. Recuperado de <http://www.sii.gob.mx/portal/>
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (2018). *Estadística de vehículos de motor registrados en circulación (Datos por entidad federativa)*. Recuperado de <https://www.inegi.org.mx/temas/vehiculos/default.html#Tabulados>
- 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* (pp. 1-21). Ciudad de México: Universidad Nacional Autónoma de México.
- López, R. (2000). *Análisis jurídico de la importación de vehículos a México* (tesis de especialidad). Universidad Nacional Autónoma de México, Ciudad de México.
- Magazine Automotor. (2018). La AMDA se declara en contra de la iniciativa de la senadora Beltrones del PRI para regularizar autos “Chocolate”. Recuperado de <http://magazineautomotor.com.mx/sitio/2018/09/13/la-amda-se-declara-en-contra-de-la-iniciativa-de-la-senadora-beltrones-del-pri-para-regularizar-autos-chocolates/>
- March, J., y Olsen, J. (1976). *Ambiguity and choice in organizations*. Bergen: Universitetsforlaget.
- Martínez, C. (septiembre de 2012). *Los vehículos usados de procedencia extranjera en México*. Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública (Documento de trabajo núm. 142).
- Martínez, M. A. (7 de mayo de 2000). Autos, votos y corrupción. *Reforma*, pp. 10-15.
- McFarland, D., y Gómez, C. (2016). *Organizational analysis*. Recuperado de <https://www.coursera.org/learn/organizational-analysis>
- Meneses, R. (2005). *Verificación de vehículos de procedencia extranjera* (tesis de licenciatura). Universidad Nacional Autónoma de México, Ciudad de México.
- Meyer, J., y Rowan, B. (1999). Organizaciones institucionalizadas. La estructura formal como mito y ceremonia. En W. Powell y P. DiMaggio (eds.), *El nuevo institucionalismo en el análisis organizacional* (pp. 79-103). Ciudad de México: Fondo de Cultura Económica.

- Olivares, R. (2010a). Documentación requerida para emplacar vehículos de procedencia extranjera. *Federalismo Hacendario*, (165), 52-55.
- Olivares, R. (2010b). Importación definitiva de vehículos usados. *Federalismo Hacendario*, (166), 105-114.
- Olmedo, C. (1992). *La internación ilegal de vehículos extranjeros al país, equiparado al contrabando* (tesis de licenciatura). Universidad Nacional Autónoma de México, Ciudad de México.
- Pelletiere, D., y Reinert, K. (2002). The political economy of used automobile protection in Latin America. *World Economy*, 25(7), 1019-1037. <https://doi.org/10.1111/1467-9701.00476>
- Powell, W., y DiMaggio, P. (1999). Retorno a la jaula de hierro. El isomorfismo institucional y la racionalidad colectiva en los campos organizacionales. En W. Powell y P. DiMaggio (eds.), *El nuevo institucionalismo en el análisis organizacional* (pp. 104-125). Ciudad de México: Fondo de Cultura Económica.
- Rodríguez, F. (2009). Mister Onappafa. *Semanario Vanguardia*, 4-6.
- Rodríguez, J. C., y Portillo, R. (2016). La percepción social del subsidio a la tenencia vehicular: caso Sinaloa 2014. *Telos: Revista de estudios interdisciplinarios en ciencias sociales*, 18(1), 84-102.
- Scott, W. R. (2014). Chapter 3: Crafting an analytic framework I: Three pillars of institutions. En W. R. Scott (ed.), *Institutions and organizations: Ideas, interests, and identities* (pp. 55-85). Thousand Oaks, California: SAGE Publications.
- Servicio de Administración Tributaria. (s. f.). *Zona libre en Sonora*. [Mapa demográfico]. Recuperado de http://omawww.sat.gob.mx/aduanas/vehiculos/importacion_temporal/PublishingImages/Sonora_mapa.jpg
- United Nations Environment Programme. (2020). *Used vehicles and the environment. A global overview of used light duty vehicles: Flow, scale and regulation*. Recuperado de <https://wedocs.unep.org/handle/20.500.11822/34175>

Octubre de 2022
(edición impresa)

Octubre de 2022
(edición electrónica)

Cuidado editorial:
Orfilia Arvizu y Martha Ordaz

Diseño de portada:
Martha Ordaz

Foto de portada:
María Teresita Estefanía Anguamea Martínez

Compuedición:
Guadalupe Zúñiga Elizalde

Corrección de estilo:
Guillermo Balderrama Muñoz

Departamento de Difusión Cultural de
El Colegio de Sonora

