

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE CHIHUAHUA  
FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y SOCIALES  
SECRETARÍA DE INVESTIGACIÓN Y POSGRADO



---

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE  
**CHIHUAHUA**

**CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS CON PLACAS INFORMALES EN CIUDAD  
JUÁREZ, CHIHUAHUA DURANTE EL PERIODO 2017-2020**

**Tesis**

Que presenta:

**CYNTHIA IVONNE QUIÑONES PACHECO**

Para obtener el grado de:

**Maestro en Gobierno y Participación Ciudadana**

Director:

**Dr. Ignacio Camargo González**

Ciudad Juárez, Chihuahua

octubre 2022



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE  
CHIHUAHUA

## AGRADECIMIENTOS

A Dios por permitirme llegar al culmen de este proyecto, por iluminarme a cada paso y no dejarme sola, por otorgarme la sabiduría necesaria, así como las fuerzas para seguir adelante cuando más las necesité.

A mi hijo Gabriel, por ser mi motor para comenzar y finalizar esta meta, que a pesar de su corta edad me entregó su paciencia y amor.

A mi esposo Antonio por estar a mi lado.

A mi madre por estar siempre conmigo, por sus palabras de aliento cuando estuve a punto de rendirme, por ser mi sostén cuando me derrumbaba y por motivarme a llegar al final de etapa.

A mi padre por ser mi héroe, por siempre estar para mí de una manera discreta, pero quien en todo momento me demostró su apoyo.

A mis hermanos Luis, Jesús y Angel por ser alegría cuando más lo necesité.

A mi tutor Dr. Ignacio Camargo y cada uno de los maestros que compartieron su conocimiento y sabiduría.

A mis compañeros por compartir cada una de las clases y aprendizajes.

## **DEDICATORIA**

El gran esfuerzo en comenzar y finalizar este trabajo es para mi hijo Gabriel, quien es la luz de mi vida y mi más grande amor, a pesar de lo difícil que fue culminar, lo logré para que un día no muy lejano, él se sienta orgulloso del logro de su madre, así como también se dé cuenta que fue la mayor motivación para luchar.

A mi esposo quien recorrió este camino conmigo.

Este logro también es dedicado a los mejores padres que Dios me pudo dar, ya que gracias a sus valores inculcados he llegado hasta aquí, y a mis hermanos quienes siempre están presentes en mi vida.

# ÍNDICE

<b>INTRODUCCIÓN</b>	10
<b>PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA</b>	10
<b>OBJETIVO GENERAL Y ESPECÍFICOS</b>	10
<b>JUSTIFICACIÓN</b>	11
<b>PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN</b>	11
<b>HIPÓTESIS</b>	12
<b>LIMITACIONES</b>	12
<b>CAPITULO I: ANTECEDENTES</b>	13
<b>1. CONTEXTO HISTÓRICO</b>	13
1.1 Identificación vehicular	15
<b>2. VEHÍCULOS CON PLACAS FORMALES Y VEHÍCULOS CON PLACAS INFORMALES</b>	16
2.1 Cantidad por año de vehículos con placas formales e informales	17
2.2 Porcentajes de vehículos con placas formales y vehículos con placas informales	17
2.3 Cantidad de vehículos con placas formales e informales por cada cien habitantes	18
<b>3. ORGANIZACIONES AFILIADORAS DE VEHÍCULOS MÁS DESTACADAS EN EL ESTADO DE CHIHUAHUA</b>	19
3.1 Características de las placas otorgadas por las organizaciones afiliadoras de vehículos	20
3.2 Ciudades con mayor cantidad de oficinas de organizaciones afiliadoras de vehículos	22
3.2.1 Ciudad Juárez	22
3.2.2 Chihuahua	22
3.2.3 Delicias	23
3.2.4 Parral	23
3.2.5 Cuauhtémoc	23
<b>4. COSTOS DE PLACAS FORMALES E INFORMALES</b>	23
4.1 Ganancias aproximadas anuales de las organizaciones afiliadoras de vehículos	24
<b>5. EJEMPLO DE PRECIOS DE VEHÍCULOS CON PLACAS FORMALES E INFORMALES</b>	24
<b>6. PROPUESTA DEL GOBIERNO FEDERAL</b>	26
<b>7. VEHICULOS EXTRANJEROS CASOS SIMILARES A CIUDAD JUÁREZ</b>	26

<b>CAPITULO II: MARCO TEÓRICO</b>	29
1. <b>CONCEPTOS CLAVE</b>	29
1.1 <b>Clasificación de vehículos</b>	29
1.2 <b>Registro público vehicular</b>	29
1.3 <b>Número de identificación vehicular</b>	29
1.4 <b>Matriculación vehicular</b>	30
1.5 <b>Autos chocolate</b>	30
2. <b>TEORÍAS QUE DEFINEN AL FENÓMENO</b>	30
2.1 <b>Clientelismo</b>	30
2.2 <b>Neo institucionalismo</b>	31
2.3 <b>La Elección Racional</b>	32
2.4 <b>Grupos de presión</b>	32
3. <b>MERCADO INFORMAL DE COMPRA VENTA DE AUTOS USADOS</b>	33
4. <b>IMPORTACIÓN DE VEHÍCULOS</b>	34
4.1 <b>Regularización vehicular</b>	35
5. <b>INCREMENTO DEL PARQUE VEHICULAR</b>	36
6. <b>CORRUPCIÓN Y CONTRABANDO</b>	36
7. <b>PLACAS OFICIALES Y SANCIONES</b>	37
<b>CAPITULO III: MARCO NORMATIVO</b>	40
1. <b>ANÁLISIS DEL MARCO NORMATIVO</b>	40
1.1 <b>Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal</b>	40
1.2 <b>Código Fiscal de la Federación</b>	41
1.3 <b>Ley del Registro Público Vehicular</b>	41
1.4 <b>Ley de Vialidad y Tránsito para el Estado de Chihuahua</b>	42
2. <b>IMPORTACIÓN DEFINITIVA DE VEHÍCULOS Y SUS REQUISITOS</b>	42
<b>CAPITULO IV: METODOLOGÍA</b>	45
1. <b>ENFOQUE, ALCANCE Y DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN</b>	45
2. <b>DISEÑO ESPECÍFICO</b>	45
3. <b>MUESTRA</b>	45
4. <b>TÉCNICAS DE RECOLECCIÓN DE DATOS</b>	45
5. <b>TÉCNICAS DE ANÁLISIS DE DATOS</b>	45
<b>CAPITULO V: ANÁLISIS DE DATOS</b>	46
1. <b>CLIENTELISMO</b>	46
2. <b>JUSTICIA SOCIAL</b>	48

<b>3. CORRUPCIÓN</b>	50
<b>4. PRECARIEDAD</b>	54
<b>5. CONTRABANDO</b>	57
<b>6. VIOLENCIA</b>	57
<b>CAPITULO VI: CONCLUSIONES</b>	59
<b>CAPITULO VII: BIBLIOGRAFÍA</b>	63

## **RESUMEN**

La expedición de placas no oficiales para vehículos comenzó hace años, esta estrategia fue implementada por los vendedores de autos seminuevos para así poder censarlos y esperar alguna campaña de regularización vehicular, en la cual se pudieran regularizar todos los vehículos extranjeros que ingresaron a Ciudad Juárez, así como también por asociaciones afiliadoras de vehículos de procedencia extranjera.

La investigación observará desde un punto de vista objetivo el tema de la regularización vehicular en Ciudad Juárez, la cantidad de personas que no contribuyen con el impuesto por tener un vehículo automotor, que portan placas informales, aunado a lo anterior los motivos que se tiene para comprar este tipo de vehículos de procedencia extranjera, mismos que son difíciles o imposibles de llevar a cabo el trámite de la legalización correspondiente.

También se pretende responder el porqué de la falta de implementación de política pública en este fenómeno social, y si existe alguna relación de poder entre vendedores de las placas informales y un ente gubernamental, situación que permita seguir con la compra-venta del tipo de placas no oficiales mencionadas con antelación.

**PALABRAS CLAVE:** Placas no oficiales, placas informales, legalización vehicular, relación de poder.

## **ABSTRACT**

The issuance of unofficial plates for vehicles began years ago, this strategy was implemented by sellers of used cars in order to be able to register them and wait for a vehicle regularization campaign, in which all foreign vehicles that entered Ciudad Juárez could be regularized. as well as by affiliated associations of vehicles of foreign origin.

The investigation will observe from an objective point of view the issue of vehicular regularization in Ciudad Juárez, the number of people who do not contribute with the tax for having a motor vehicle, who carry informal plates, added to the above, the reasons for buy this type of vehicles of foreign origin, which are difficult or impossible to carry out the corresponding legalization process.

It is also intended to answer the reason for the lack of implementation of public policy in this social phenomenon, and if there is any power relationship between sellers of informal plates and a government entity, a situation that allows to continue with the purchase-sale of the type of plates. unofficial mentioned in advance.

**KEY WORDS:** Unofficial license plates, informal license plates, vehicle legalization, power relationship.

## **INTRODUCCIÓN**

En la actualidad se puede observar que en ocasiones el gobierno, es flexible y permisivo a su conveniencia o a conveniencia de cierta parte de la sociedad mas no a la conveniencia del pueblo en su totalidad, por tal motivo la sociedad se hunde en comodidad, mediocridad e inconformidad, ya que se es permisivo con algunos e inflexible con otros, por lo tanto esto ocasiona un choque entre los mismos individuos que conforman un grupo social con motivo de que no se es equitativo ni justo, derivado de la actitud de complacer a algunos ciudadanos perjudica o es arbitrario respecto a los demás, así mismo las autoridades hacen lo que es mejor para a su conveniencia, no al pueblo, y al hacer esto no se dan cuenta del daño social que se causa, de las discordias que se generan entre el mismo colectivo social.

Existen múltiples factores que se encuentran detrás del fenómeno social de las placas no oficiales, dentro de los que pueden ser el clientelismo, la injusticia social, la precariedad, entre otros, sin embargo, no solamente se trata de la definición de los conceptos mencionados anteriormente, sino la perspectiva de cada uno de los integrantes de la sociedad y el significado que se otorguen, todo esto a su manera de interpretar el concepto, aun y cuando sea un concepto erróneo.

## **PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA**

La presente investigación está ubicada en el efecto de la circulación de vehículos con placas informales en Ciudad Juárez, se desconoce la motivación de las personas que son propietarias de vehículos de procedencia extranjera, que solamente portan una placa no oficial para circular por la ciudad, así como también cuales son las causas de que no se aplique la política pública correspondiente respecto a estos vehículos en circulación.

Es preciso determinar también, si existe alguna relación de poder entre los vendedores de las placas rojas y con quién existe la mencionada relación de poder, que permite la venta y circulación de las mencionadas.

## **OBJETIVO GENERAL Y ESPECÍFICOS**

Analizar los factores que determinan el funcionamiento del mercado informal de las placas no oficiales, relacionar la ausencia de implementación de política pública en este fenómeno social

con alguna relación de poder entre diversos actores, esto en Ciudad Juárez Chihuahua en el periodo 2017-2021.

Describir los motivos por los cuales los ciudadanos optan por portar placas rojas no oficiales en sus vehículos.

Especificar los aspectos económicos y políticos que involucra la comercialización de las placas rojas no oficiales.

Analizar la falta de implementación de política pública en el fenómeno de las placas rojas y su impacto en la sociedad.

## **JUSTIFICACIÓN**

La circulación de vehículos con placas no oficiales, es un acontecimiento que surgió desde años atrás, y que en el año 2020 sigue ocurriendo, dicho fenómeno social tiene consecuencias en Ciudad Juárez, con motivo de que son automóviles que circulan de forma ilegal en la ciudad, por lo cual es necesario investigar las causas de que no se lleve a cabo la acción necesaria para el control de la expedición de placas no oficiales, aunado a lo anterior, es de suma importancia el observar el trasfondo de este fenómeno social, cuáles son las causas que lo han alimentado, como ha sido su evolución, quienes son los actores involucrados y su forma de operar.

Lo anterior para estar en condiciones de describir, explicar y comprender de manera profunda el comportamiento de los vendedores, compradores y personas con relación de poder que se involucren, para así, aclarar el panorama del citado fenómeno social, sus motivaciones y evolución.

La investigación descrita con antelación, trae consigo el beneficio de aportar nueva información del tema expuesto, ya que actualmente no hay estudios previos enfocados en los factores determinantes del funcionamiento del mercado informal de las placas no oficiales y de la ausencia de implementación de política pública en Ciudad Juárez.

## **PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN**

¿Cuáles son los factores determinantes del funcionamiento del mercado informal de las placas rojas, y de la ausencia de implementación de política pública en Ciudad Juárez en el periodo 2017 al 2021?

## **HIPÓTESIS**

La población que es propietaria de un vehículo que porta placas informales no oficiales, accede a tener estos vehículos de procedencia extranjera por el sencillo proceso de adquisición, así como por el bajo costo del vehículo, y las responsabilidades que se omiten en cuanto a impuestos se trata, lo anterior con motivo de que es un automóvil no legalizado.

La causa de que se permita la compra-venta de las placas informales, es la existencia de una relación de poder con algún actor o ente del gobierno, derivado de esto, no existe la sanción correspondiente a dichos actos y no se implementa la política pública que se adecua al fenómeno social.

## **LIMITACIONES**

En el trabajo de investigación existen distintas limitaciones para poder recabar la información necesaria y la realización de trabajo de campo, en primer lugar, está la pandemia y la contingencia del COVID-19, la falta de estudios previos que hagan referencia al tema de investigación y por último el corto tiempo con el que se cuenta para realizar el trabajo.

# CAPITULO I: ANTECEDENTES

## 1. CONTEXTO HISTÓRICO

En este apartado se exponen diversos decretos que se han elaborado y publicado cuyo objetivo central es la importación o regularización de los automóviles usados de procedencia extranjera que se adentran al territorio mexicano, con el motivo de ser una problemática recurrente para cada uno de los gobiernos que entran al poder, por tales circunstancias crean normas que intenten regular y mantener al margen el fenómeno social. Según Lacayo y Juárez (2016) la razón primordial del aumento de los vehículos usados provenientes de Estados Unidos aumentó en 2005, fue a causa de un decreto presidencial emitido en el mismo año del aumento, debido a que se autorizó la importación de autos de una antigüedad de diez años o más.

En México la importación de autos usados con antigüedad de más de diez años se consideraba ilegal hasta el mes de agosto del año 2005, de acuerdo con Cruz-Rivera y Ertel (2008), el veintidós de agosto de 2005, durante el mandato del presidente de la República Vicente Fox Quezada, se publicó el Decreto por el que se establecían las condiciones para importación definitiva de vehículos automotores usados, en el cual se estipularon ciertas características con las que debían contar los autos para estar en condiciones de proceder a la importación, misma que se realizaba mediante pedimento, el cual se requería únicamente para amparar un vehículo usado.

En el año 2006, el presidente de la República antes mencionado dictó el Decreto por el que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos automotores usados, 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 los municipios de Cananea y Caborca, Estado de Sonora, el contenido de la citada norma estableció que se permitía a personas físicas y morales residentes de los lugares fronterizos mencionados en el título del decreto, llevaran a cabo la importación definitiva de automóviles, siempre y cuando fueran destinados a permanecer en dichas zonas fronterizas, respetando las fracciones arancelarias contenidas en el ordenamiento.

En el mes de diciembre de 2008, fue publicado el Decreto por el que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos usados, en este momento a la cabeza del

país, se encontraba como presidente Felipe Calderón Hinojosa, el objeto del decreto expuesto fue establecer los requisitos a los que debía sujetarse la importación de vehículos usados al país mexicano.

En el año 2010 se creó el Decreto por el que se establecen los aranceles temporales para la importación definitiva de vehículos usados por personas físicas residentes en la franja fronteriza norte, en los estados de Baja California y Baja California Sur, en la región parcial del Estado de Sonora o en los municipios de Cananea y Caborca en el Estado de Sonora, el objetivo central de esta norma fue el establecer diversos porcentajes de aranceles aplicables a la importación definitiva de autos usados, cuyo año o modelo fuera de más de diez años anteriores a la fecha de importación.

En el año 2011 surgió el Decreto por el que se regula la importación definitiva de vehículos usados, durante el mandato del mismo presidente de la República Felipe de Jesús Calderón Hinojosa, cuyo objeto central fue y sigue siendo el regular la importación al territorio mexicano de todo automóvil usado, el reglamento establece las características de los números de identificación vehicular que deben contener los automóviles, así como también el país de fabricación del que deben salir los mismos para estar en condiciones de ser importados, dichos países deben de ser México, Estados Unidos de América o Canadá, ya que son los países involucrados en el Tratado de Libre Comercio de América del Norte.

El citado decreto ha sido modificado en ocho ocasiones.

La primera modificación se efectuó el 31 de enero de 2013, la cual consistió en extender la vigencia del decreto por un año más, la segunda modificación fue el día 30 de enero del año 2014, en dicho decreto se cambió nuevamente la vigencia del mismo hasta el 31 de diciembre de 2014, en esa misma fecha se amplió nuevamente la vigencia del decreto, lo mismo sucedió en la modificación del 31 de diciembre de 2015, igual situación ocurrió con la que tiene fecha del 26 de diciembre de 2016 y demás subsecuentes, hasta la modificación del año 2020, en la cual se extendió una prórroga hasta el treinta de septiembre del año dos mil veinticuatro, por lo que las importaciones de vehículos usados seguirán rigiéndose por lo establecido en el Decreto publicado en el año 2011.

La publicación realizada por el actual presidente del país Andrés Manuel López Obrador en el Diario Oficial de la Federación es el Acuerdo por el que se instruyen acciones a las dependencias que se indican, en relación a la importación de vehículos usados, el cual consiste

en instruir a las secretarías de Hacienda y Crédito Público de Economía y de Seguridad y Protección Ciudadano a elaborar algún Programa que incentive a los ciudadanos de zonas fronterizas del norte del país en los estados de Baja California, Sonora, Coahuila, Nuevo León, Tamaulipas y Baja California Sur, para que regularicen los vehículos usados de procedencia extranjera, basándose en el Decreto por el que se regula la importación definitiva de vehículos usados que se encuentra vigente.

El último decreto por el que se fomenta la regularización de vehículos usados procedencia extranjera fue publicado el día diecinueve de enero del año dos mil veintidós, dicho documento fue creado para fomentar la regularización de vehículos usados de procedencia extranjera que se encuentren en los municipios de Baja California, Baja California Sur, Chihuahua, Coahuila, Durango, Michoacán, Nayarit, Nuevo León, Sonora y Tamaulipas, la importación que se expone en dicho decreto tiene un costo de \$2500.00 (dos mil quinientos pesos), los vehículos de lujo o deportivos no son aptos para llevar a cabo este proceso, el año del vehículo a importar deberá ser de ocho o más años anteriores a la fecha del trámite, y las ganancias generadas de dichas importaciones serán preferentemente para acciones de pavimentación.

### **1.1 Identificación vehicular**

La implementación de las placas en vehículos, no es una creación reciente, sino que se remonta a muchos años atrás, fueron creadas para la identificación de vehículos y para tener mayor control de los mismos en los diferentes países en donde fueron puestos en práctica dichos actos, tal como lo menciona Huerta de Ávila (2014) en su artículo llamado Control Vehicular en México: El programa del Registro Público Vehicular : “El marcaje fue realizado originalmente por los fabricantes desde 1954, en el que países como Estados Unidos de América y Europa, comenzaron a generar un Número de Identificación Vehicular (NIV)” (p. 149).

En México no era obligatorio sino hasta el año de 1997, cuando se generó la Norma Oficial Mexicana, la primera Norma respecto a la generación del Número de Identificación Vehicular fue creada el 1998 (NOM-131-SDFI-1998) a cargo de la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, en el 2004, se entrega la Secretaría de Seguridad Pública (NOM-001-SSP-2008) la asignación y colocación del NIV.

## **2. VEHÍCULOS CON PLACAS FORMALES Y VEHÍCULOS CON PLACAS INFORMALES**

En cuanto al tema de la regularización vehicular es fundamental decir que es un apartado de gran discusión, conforme pasan los años el número de vehículos que circulan en el estado de Chihuahua, va en aumento, mencionado lo anterior, el incremento no es el único conflicto, sino que de todos los vehículos que circulan, gran parte son de procedencia extranjera, no regularizados, los cuales simplemente cuentan con una placa y numeración no emitida por las dependencias gubernamentales, dichas placas son las que otorgan diversas organizaciones privadas afiliadoras de vehículos, algunas de estas organizaciones comercializan sus placas a costo bajo, en comparación con el costo que pagan año con año todos los demás ciudadanos por el impuesto de la revalidación vehicular.

El aumento en los vehículos que se encuentran en circulación es causado por todos aquellos vehículos extranjeros provenientes de Estados Unidos, el problema surge cuando esos automóviles no son regularizados por medio de la importación correspondientes, cabe mencionar lo expuesto por Parra (2015) quien manifiesta que se redujo alrededor de un 54% (cincuenta y cuatro por ciento) el cupo de importación de automóviles.

En relación a este dato es conveniente exponer que según Cruz-Rivera y Ertel (2008), existen dos causas que propician el fenómeno de los vehículos que circulan de manera ilegal, el primero consiste en la falta de recursos económicos para poder adquirir un automóvil nuevo o usado que sea nacionalizado y la segunda causa es que los vehículos provenientes de Estados Unidos, en su mayoría, son introducidos a México con un permiso temporal, pero terminan permaneciendo de forma definitiva en el país.

Tan solo en el año 2014 se importaron a México 455,372 vehículos proveniente de Estados Unidos, por lo cual se calcula que se han acumulado alrededor de 7.5 millones de estos automóviles circulando en todo el país, de acuerdo a lo expuesto por Ollivier Fierro (2018).

Así mismo corresponde mencionar que es muy complicado recolectar o acceder a la información estadística cuantitativa, dicho de otra manera, saber cuál es la cantidad específica de automóviles de procedencia extranjera internados en el país, en especial en el municipio de Juárez, toda vez que no existe padrón alguno que tenga el control necesario de la cantidad de vehículos circulando con este tipo de placas y engomados informales, podría tenerse la noción, sin embargo, no un número con exactitud.

En cuanto a las campañas de regularización de acuerdo con Bernal Saavedra (2005) las “nacionalizaciones” son acciones realizadas por los gobiernos para obtener recursos, pero, estas campañas no involucran a todos los vehículos, solamente los automóviles que reúnan las características enmarcadas en el Decreto por el que se regula la importación definitiva de vehículos usados.

## 2.1 Cantidad por año de vehículos con placas formales e informales

En la siguiente tabla marcada con el número uno se puede observar el aumento de vehículos que cuentan con placas formales, expedidas por la autoridad que compete, en este caso dicha autoridad es Recaudación de Rentas del estado de Chihuahua, así como también se muestran datos del incremento de los automóviles con placas informales y la cantidad de habitantes que se tenían el periodo del año 2017 al año 2020, todo esto con el afán de comparar las proporciones en las cantidades de vehículos y de habitantes en el estado de Chihuahua.

*Tabla 1.*

Habitantes y vehículos con placas formales e informales en el periodo 2017-2020

<b>AÑO</b>	<b>V. P. F.</b>	<b>V. P. I.</b>	<b>HABITANTES</b>
2020	1,702,731	250,000	3,741,869
2019	1,649,642	205,000	3,683,620
2018	1,577,345	80,000	3,651,439
2017	1,514,083	50,000	3,619,540

*Fuente: Elaboración propia con datos del Instituto de Estadística y Geografía, 2021, Portal Así Estamos Juárez, periódico el Heraldo y periódico El Diario.*

## 2.2 Porcentajes de vehículos con placas formales y vehículos con placas informales

Al hacer un cálculo matemático y conocer el resultado en cuanto a los porcentajes de vehículos que circulan con placas formales e informales durante el periodo del año 2017 al año 2020, se puede apreciar que las cifras más altas son las de los vehículos que se encuentran en legal circulación en Chihuahua, sin embargo los vehículos con estancia ilegal dentro del estado tienen un porcentaje que varía del 3.1 al 12.8 por ciento, lo que intriga es el observar un gran aumento

en el porcentaje de vehículos con placas informales a partir del año 2019 tal y como puede observarse en la siguiente tabla, la cual se encuentra enumerada con el dos.

*Tabla 2.*

Porcentaje de vehículos con placas formales e informales en el periodo 2017-2020

<b>AÑO</b>	<b>TOTAL DE VEHÍCULOS</b>	<b>% V. P. F.</b>	<b>% V. P. I.</b>
<b>2020</b>	1,952,731	87.1	12.8
<b>2019</b>	1,854,642	88.9	11
<b>2018</b>	1,657,345	95.1	4.8
<b>2017</b>	1,564,083	96.8	3.1

*Fuente: Elaboración propia con datos del Instituto de Estadística y Geografía, 2021, periódico el Heraldo y periódico El Diario.*

### **2.3 Cantidad de vehículos con placas formales e informales por cada cien habitantes**

A continuación en la tabla número tres, se muestra la cantidad de vehículos con placas informales y con placas formales que se encuentran en el estado por cada cien habitantes, durante los años 2017 y 2018 el número de autos era muy bajo respecto a la cantidad de vehículos con placas informales en comparación de los vehículos regularizados, sin embargo, durante los años 2019 y 2020, se desencadenó un incremento en la circulación de éstos mismos automóviles, lo que derivó un aumento de vehículos a 6.6 por una población integrada por cien habitantes.

*Tabla 3.*

Vehículos con placas formales e informales por cada cien habitantes en el periodo 2017-2020.

<b>AÑO</b>	<b>V. R. POR CADA 100 HAB.</b>	<b>V. P. I. POR CADA 100 HAB.</b>
2020	45.5	6.6
2019	44.7	5.5
2018	43.1	2.1
2017	41.8	1.3

*Fuente: Elaboración propia con datos del Instituto de Estadística y Geografía, 2021, Portal Así Estamos Juárez, periódico el Herald y periódico El Diario.*

### **3. ORGANIZACIONES AFILIADORAS DE VEHÍCULOS MÁS DESTACADAS EN EL ESTADO DE CHIHUAHUA**

La organización afiliadora de vehículos de procedencia extranjera que cuenta con más antigüedad es la Organización Nacional de Protección al Patrimonio Familiar, mejor conocida como ONAPPAFA, A.C., dicha organización lleva vigente más de treinta años, sus oficinas se encuentran distribuidas por todo el estado de Chihuahua.

También existe ANAPROMEX, organización que manifiesta que su objetivo es la gestión con las autoridades para buscar que se puedan regularizar autos a precios justos para la ciudadanía, aunado a lo anterior, afirma proteger a los vehículos para evitar el decomiso de los mismos por parte de la autoridad, la citada organización solamente puede afiliar a los autos del año 2015 y anteriores, sin importar la marca, línea o modelo. ANAPROMEX no puede otorgar permisos para circular, al igual de ONAPPAFA cuenta con oficinas a lo largo del estado.

Una tercera organización, es el PADRÓN VEHICULAR, conocido por expedir placas de cartón con números rojos, la creación de dicho padrón fue solamente en el municipio de Juárez en el año 2017, con el objetivo de apoyar a la ciudadanía para que contara con un vehículo de procedencia extranjera sin regularización, se vendía dicho engomado para estar en condiciones de circular por tiempo indefinido, hasta que la autoridad competente llevara a cabo alguna campaña de regularización vehicular (Anónimo, 2020).

Estas placas eran distribuidas en diversos supermercados y lotes en los cuales se realizaba la compra venta de automóviles usados, actualmente ya no se comercializan, sin embargo, vehículos con estas placas rojas de cartón siguen circulando por la ciudad.

La cuarta organización afiliadora es RINAVE (Registro para la Identificación Nacional de Vehículos Extranjeros), la cual brinda asesorías en su registro para la identificación de vehículos extranjeros, así como también brinda el servicio de seguro para vehículos, tiene presencia en los municipios de Delicias, Meoqui y Jiménez.

### 3.1 Características de las placas otorgadas por las organizaciones afiliadoras de vehículos

Las placas que comercializa la organización ONAPPAFA, cuentan con el nombre de la organización en la parte superior, para su control e identificación tienen las iniciales ON, seguido de la combinación de cinco números, tal y como se muestra en la siguiente imagen:

*Figura 3.*

Placas de ONAPPAFA periodo 2017-2020.



*Fuente: ONAPPAFA A.C. Coordinación Regional.*

Las placas entregadas por ANAPROMEX, también cuentan con el nombre de la organización, la combinación de dos letras y cinco números para la identificación de sus placas.

*Figura 4.*

Placas ANAPROMEX 2020.



*Fuente: El Heraldo de Juárez, 2020.*

Las placas rojas, del padrón vehicular, tiene dos versiones de placas, la primera cuenta con una letra al inicio y una combinación de cinco números, la segunda solamente cuenta con cinco

números para ser identificada, ambas tienen la leyenda de PADRÓN VEHÍCULAR en la parte superior de las placas.

*Figura 5.*

Placas rojas que otorgó el Padrón Vehicular



*Fuente: El Heraldo de Juárez, 2019.*

Las placas entregadas por RINAVE A.C. se identifican con una numeración, marcan fecha de vencimiento, en la parte superior exponen el nombre de la organización y en la parte inferior plasman un número telefónico para emergencias.

*Figura 6.*

Placas RINAVE 2019.



*Fuente: Tomada de Facebook, 2019.*

### 3.2 Ciudades con mayor cantidad de oficinas de organizaciones afiliadoras de vehículos

CIUDAD	ONAPPAFA	ANAPROMEX	PADRÓN VEHICULAR	RINA VE
Juárez	7	8	0	0
Chihuahua	0	1	0	0
Delicias	1	1	0	1
Parral	2	0	0	0
Cuauhtémoc	2	0	0	0

#### 3.2.1 Ciudad Juárez

ONAPPAFA, A.C. en Juárez cuenta con siete oficinas distribuidas en zonas estratégicas de la ciudad, se encuentran ubicadas en boulevard Independencia número 2972, boulevard Zaragoza número 1219, calle Anáhuac y Reforma número 822, avenida Miguel de la Madrid número 7528, calle Puerto de Palos número 1401, calle Perimetral Carlos Amaya número 2583-2643 y en calle Oro número 128.

ANAPROMEX tiene ocho oficinas en Juárez, las cuales se ubican en calle Praderas del Valle número 1390, calle Miguel Hidalgo número 3736, calle Perimetral Carlos Amaya número 861, calle Santiago Blancas número 9212, boulevard Ingeniero Bernardo Norzagaray número 5447, avenida de los Aztecas número 9005, calle Perimetral Carlos Amaya número 3721, y otra más en calle Granja el Álamo número 8828.

El Padrón Vehicular actualmente no cuenta con oficinas, debido a que la distribución de las placas que emitía se suspendió, sin embargo, de comercializaban dentro de los lotes que vendían autos usados.

#### 3.2.2 Chihuahua

ANAPROMEX tiene una oficina en la capital del estado, ubicada en la calle Francisco Portillo número 1409, colonia Villa Juárez. Ésta es la única organización que se encuentra en Chihuahua.

### 3.2.3 Delicias

ONAPPAFA A.C. está presente con una oficina ubicada en el libramiento Gómez Morín, número 1101, Sur. La oficina de ANAPROMEX se ubica en prolongación Gómez Morín, Sur 1. Y RINAVE también está ubicada en prolongación Gómez Morín, Sur 1.

### 3.2.4 Parral

ONAPPAFA A. C. tiene presencia con dos oficinas en el municipio de Parral, las cuales se ubican en avenida Independencia número 417, colonia Bellavista, la otra sucursal se encuentra en la calle Doctor de Lille NRO, número 417, colonia Primavera. Esta organización que afilia vehículos en esta localidad.

### 3.2.5 Cuauhtémoc

La organización que solamente tiene presencia es esta localidad es ONAPPAFA A.C. y cuenta con dos oficinas en este municipio, ubicadas en la calle 12ª, número 129, colonia centro, la otra se encuentra en calle De las Fresas, número 432, colonia Delicias.

## 4. COSTOS DE PLACAS FORMALES E INFORMALES

Al hablar de costos, se concluye que el portar un engomado no emitido por la autoridad competente es más económico, toda vez que el costo más bajo que tiene estas placas informales es el de doscientos pesos, y el costo más bajo que paga un propietario de un vehículo con legal estancia en el país es de mil doscientos pesos, tal y como se describe en la siguiente tabla.

*Tabla 4.*

Costo de placas por organización que las expide.

<b>INSTITUCIÓN/ORGANIZACIÓN</b>	<b>COSTO 2017-2020</b>
Recaudación de Rentas Juárez	\$1,200-\$2,917
ONAPPAFA	\$250-\$3,000
ANAPROMEX	\$400-\$5000
Padrón vehicular (placas rojas)	\$300-\$400
RINAVE	\$200-\$2500

*Fuente: Elaboración propia con datos de Recaudación de Rentas del estado de Chihuahua, periódico el Heraldo y periódico El Diario.*

#### **4.1 Ganancias aproximadas anuales de las organizaciones afiliadoras de vehículos**

Con motivo de que no existe el número exacto de vehículos que se encuentran en circulación con placas informales, no pueden calcularse exactamente las ganancias que obtienen en conjunto las organizaciones afiliadoras de vehículos, puede realizarse un cálculo tomando en cuenta el costo más bajo de dichas placas, que es la cantidad de doscientos pesos, así como el promedio resultante de las cantidades entre las cuales se encuentran los costos, haciendo esto, los resultados se muestran a continuación en la tabla número 5.

Es sorprendente observar los resultados y percatarse de cuánto dinero se destina a las organizaciones, mismo que podría ser utilizado por el gobierno estatal para la mejora de la infraestructura, así como para el mantenimiento de las calles y avenidas

*Tabla 4.*  
Ganancias aproximadas.

<b>AÑO</b>	<b>GANANCIA MENOR</b>	<b>GANANCIA PROMEDIO</b>
2020	\$50,000,000	\$376,562,500
2019	\$41,000,000	\$306,781,250
2018	\$16,000,000	\$120,500,000
2017	\$10,000,000	\$75,312,500

*Fuente: Elaboración propia con datos del periódico El Heraldo y periódico El Diario.*

## **5. EJEMPLO DE PRECIOS DE VEHÍCULOS CON PLACAS FORMALS E INFORMALES**

A continuación, se puede observar que el precio de un vehículo de la misma marca, modelo y con las mismas características, cambia drásticamente en su costo si cuenta con placas formales o si cuenta con placas informales.

En algunos casos un vehículo con placas ONAPAFFA, ANAPROMEX, placas rojas o RINAVE, cuesta menos de la mitad del precio de un automóvil que circula de manera legal por el estado, con motivo de lo anterior, muchos ciudadanos optan por adquirir dichos vehículos, ya que por un bajo costo obtienen un auto de modelo reciente.

*Tabla 5*

Lista de precios de vehículos con diferente tipo de placas

<b>VEHÍCULO</b>	<b>PRECIO CON PLACAS</b>	<b>PRECIO CON PLACAS</b>
	<b>FORMALES</b>	<b>INFORMALES</b>
Buick Rendezvous 2006	\$40,000 pesos	\$26,500 pesos
Chevrolet Bravada 2002	\$50,000 pesos	\$32,000 pesos
Chevrolet Equinox 2008	\$83,000 pesos	\$40,000 pesos
Chrysler Pacífica 2006	\$75,000 pesos	\$30,000 pesos
Dodge Avenger 2008	\$3,700 dólares	\$36,000 pesos
Dodge Durango 2006	\$80,000 pesos	\$38,000 pesos
Dodge Neón 2005	\$44,000 pesos	\$20,000 pesos
Dodge Ram 2008	\$135,000 pesos	\$85,000 pesos
Fiat 500 2013	\$98,000 pesos	\$59,000 pesos
Ford F-150 2012	\$263,000 pesos	\$170,000 pesos
Honda Civic 2004	\$55,000 pesos	\$30,000 pesos
Honda Odyssey 2004	\$70,000 pesos	\$27,000 pesos
Hyundai Santa Fe 2007	\$4,750 dólares	\$60,000 pesos
Jeep Cherokee 2005	\$85,000 pesos	\$55,000 pesos
Jeep Liberty 2002	\$65,000 pesos	\$30,000 pesos
Nissan Altima 2011	\$79,000 pesos	\$42,000 pesos
Nissan Sentra 2008	\$72,000 pesos	\$58,000 pesos
Pontiac Grand Prix 2007	\$50,000 pesos	\$1000 dólares
Volkswagen Beetle 2007	\$78,000 pesos	\$25,000 pesos
Volkswagen Jetta 2003	\$50,000 pesos	\$22,000 pesos

*Fuente: Elaboración propia con datos de Facebook Marketplace, 2021.*

## **6. PROPUESTA DEL GOBIERNO FEDERAL**

Durante el mes de octubre del presente año el presidente de la República Andrés Manuel López Obrador informó que pretende regularizar todos los automóviles que se encuentran en situación ilegal internados dentro del territorio mexicano, siempre y cuando se encuentren dentro de los estados con zona fronteriza, los cuales son siete, Baja California, Baja California Sur, Sonora, Tamaulipas, Nuevo León, Coahuila y por supuesto el estado de Chihuahua.

El costo de la regularización será de aproximadamente dos mil quinientos pesos por vehículo, misma cantidad recolectada será destinada para obras de bacheo y pavimentación en los diversos estados (Reyes, 2021), en lo que a Chihuahua compete, se esperaría un ingreso de más o menos seiscientos veinticinco millones de pesos, tomando en cuenta que se tienen datos de que se encuentran en circulación informal doscientos cincuenta mil vehículos en todo el estado.

Sin embargo, la solución es temporal, no arranca el problema desde la raíz, en un periodo de tiempo considerablemente corto se reducirá la cantidad de vehículos ilegales de procedencia extranjera, pero hay que tener en cuenta que Chihuahua es un estado fronterizo, por lo cual día con día seguirán internándose vehículos provenientes de Estados Unidos y las organizaciones afiliadoras de vehículos, por el simple hecho de existir, seguirán reuniendo ganancias para mantenerse, ya que mientras no se proponga y ponga en práctica una solución tajante a la problemática social, los propietarios de estos vehículos continuaran recurriendo a ellas, por consecuencia volverá a aumentar la cantidad de vehículos con placas informales en el estado.

## **7. VEHICULOS EXTRANJEROS CASOS SIMILARES A CIUDAD JUÁREZ**

Una situación similar a la que se vive día con día en Ciudad Juárez, sucede en Colombia, así lo manifiesta Escalante Olarte y Hernández Santiago (2018), toda vez que en Colombia la presencia de vehículos con matrícula venezolana fue constante en las zonas de la frontera que limitaban con el país vecino antes de 2015. San José de Cúcuta, ciudad fronteriza en Colombia, presenta en su parque vehicular un mayor número de automóviles y motocicletas con placas de Venezuela, por lo cual la industria automotora se ha visto perjudicada por la compra masiva de vehículos venezolanos, los que se encuentran a un menos costo en relación con los precios nacionales.

El trámite en el ámbito nacional para la internación de los vehículos de matrícula extranjera, son sencillos en vista a que se cumple bajo los principios de la eficacia y la eficiencia, sin la necesidad de trámites excesivos o inoperantes para la consecución de la autorización de internación. Lo anterior no quiere decir que la internación vehicular es un trámite sencillo, ya que, gran parte de los documentos que se requieren por parte de la administración nacional son expedidos por los países vecinos. En el caso de la ciudad de Cúcuta este proceso es más complejo por el cierre fronterizo que se presenta desde hace tiempo entre Colombia y Venezuela.

Rodríguez Barriga (2019) también expone que en Cúcuta, se ha ido generando un incremento del parque automotor con placas venezolanas, estos vehículos han ocasionado problemas de movilidad, contaminación auditiva, afectación al medio ambiente y al comercio de vehículos nacionales; estos vehículos, transitan exentos de algunas normas y leyes de tránsito que ayudan al control vehicular, puesto que no hay una base de datos que permita la identificación total de estos vehículos, además, el aporte de tributo de estos vehículos es cero y, no contribuyen con los impuestos que permitan la inversión y reparaciones adecuadas de la malla vial, la inversión en infraestructuras y demás proyectos pertinentes de movilidad, además de afectar el sector comercial, pues, al ser vehículos a tan bajo costo, son más asequible que un vehículo nacional afectando, el comercio de automóviles en la ciudad.

La circulación del parque automotor de procedencia venezolana, es un problema público para los entes territoriales, donde no existe un consenso para diseñar políticas públicas para frenar esta problemática que afecta el comercio en general al no pagar impuestos, que se requieren para la inversión en infraestructura.

No se logró la caracterización del parque automotor de procedencia venezolana, dado que no existe un censo de los mismos, por el no acatamiento de las leyes y regulaciones vigentes, por la ilegalidad y el contrabando de este tipo de vehículos que afecta las empresas de comercialización de vehículos colombianos o importados.

Arauz Rivandeneira (2015) recopila datos del año 2013, 2014, 2015, en donde el ingreso de vehículos de uso privado con turistas a territorio ecuatoriano, ha ido aumentando cada año, debiendo tomar en cuenta varios aspectos como: la cercanía entre los dos países, la atracción turística que tienen los ciudadanos colombianos para visitar y descubrir nuevos lugares, la experiencia única que le permite al visitante en poco tiempo experimentar el cambio climático

y conocer a fondo las regiones naturales de la sierra, costa, oriente, destacando como factor importante su infraestructura, gastronomía, naturaleza, y el don de gente de sus habitantes.

El régimen de Excepción “Vehículo de Uso Privado del Turista”, permite el ingreso de vehículos de uso privado que van a ser utilizados por ciudadanos extranjeros en actividades de turismo y que ingresan por la frontera terrestre entre Ecuador y Colombia, Puente Internacional de Rumichaca.

## **CAPITULO II: MARCO TEÓRICO**

### **1. CONCEPTOS CLAVE**

Es importante conocer el significado de diversos conceptos que serán utilizados a lo largo de la investigación, por lo cual a continuación son definidos.

#### **1.1 Clasificación de vehículos**

La clasificación de los vehículos automotores está integrada por tres variedades, que son las siguientes:

- Vehículos de dos ruedas: como es el caso de ciertas motocicletas.
- Vehículos ligeros: que son los vehículos de uso cotidiano, los cuales son usados por la ciudadanía para su uso particular, mismos que son parte del objeto de estudio del presente trabajo.
- Vehículos pesados: aquellos con un peso a partir de 3,5 toneladas.

Para la presente investigación se tomaron en cuenta los vehículos ligeros, concretamente los vehículos de uso particular.

#### **1.2 Registro público vehicular**

Es la acción de tener un vehículo de manera legal en el país de México, aunado a esto, si el automóvil ya está debidamente importado, el siguiente paso es acudir a la dependencia correspondiente a tramitar las placas metálicas que contienen letras y números, mismos que son para la identificación y control de los vehículos que circulan al país, derivado de dicho trámite, año con año se realiza el pago de un impuesto, fijado por el gobierno, por el hecho de ser propietario de un vehículo.

#### **1.3 Número de identificación vehicular**

La identificación de vehículo automotor está basada en un conjunto de características que permiten identificar al vehículo desde su aspecto general, como lo es la estructura exterior, marca, color, año de fabricación, alfanuméricos de chasis, motor, placa del fabricante y detalles

respecto a la autenticidad del producto instaladas de origen en el automóvil, todas estas características son las que lo diferencian de todos los demás.

El número de identificación vehicular (NIV) o número VIN (del inglés Vehicle Identification Number) permite la identificación exacta de todo vehículo automotor. Este número va impreso o estampado en una placa, la cual puede ser situada en diferentes partes del automóvil, como en el borde inferior del parabrisas o en el lateral de la puerta del conductor, dicho número es, entre otras, funciones para la seguridad del propietario del vehículo en caso de robo.

#### **1.4 Matriculación vehicular**

La matriculación vehicular, es un proceso en el cual participan varias dependencias gubernamentales. En este proceso el propietario del vehículo está obligado a pagar diversos impuestos señalados en la ley correspondiente, que rige el trámite de la matriculación vehicular.

#### **1.5 Autos chocolate**

De acuerdo a lo expuesto por Alarcón Gil (2014) estos son automóviles ilegales que circulan prácticamente sin identificación, son conocidos como “autos chocolate”, mismos que lo largo de la frontera norte de México es común observarlos, son automóviles de origen estadounidense que son introducidos a México, pero no cuentan con los permisos de tenencia regulados por el Estado mexicano.

## **2. TEORÍAS QUE DEFINEN AL FENÓMENO**

### **2.1 Clientelismo**

La afiliación de los vehículos extranjeros a las empresas que se dedican a estas actividades, es una acción lucrativa, en la cual encuadra el fenómeno del clientelismo, Audelo Cruz (2004) define al clientelismo como aquellas relaciones informales de intercambio recíproco y mutuamente benéfico de favores entre dos personas, originadas o basadas en amistad, desigualdad, diferencia de poder y control de recursos, en las que existe un patrón y un cliente, el patrón proporciona bienes, protección y acceso a diversos recursos, y el cliente ofrece a

cambio servicios personales y lealtad. En México el clientelismo es una práctica cotidiana y normal.

Por otro lado, según Rodríguez Alonso (2019) el clientelismo político es identificado como una relación de intercambio de diversos bienes o servicios o cambio de apoyo político, caracterizado por ser una relación desigual, donde el agente que tiene poder tiene ventaja de negociación y podrá dominar al que posee menor poder, esta relación tiene una duración según las necesidades que las partes tienen para establecerla.

Aunado a lo anterior Acuña Chaverri (2009) afirma que el clientelismo político se ha convertido en un medio para sacar provecho, y, en consecuencia, en perjuicio del Estado de derecho y la democracia en general.

Desde la época de los setenta, se empieza a estudiar el clientelismo político con dos enfoques que se anteponían el uno al otro. El primero lo veía como un adelanto en el desarrollo político. Pretendía conectar el medio con la periferia, cooperando con el crecimiento de la conciencia política en ámbitos donde la participación era limitada. El clientelismo hacía que las élites del centro buscaran conseguir el apoyo de los líderes comunales de la periferia, ofreciendo más y mejores oportunidades, ayudando con el desarrollo de la región y vinculando a las comunidades. Asimismo, los líderes creaban sus alianzas y estos le retribuían al centro manteniendo su base y procurando el control de la región.

Siguiendo los pasos del clientelismo se forma la red clientelar, la cual de acuerdo con Leonidas Aguirre (2012) es un conjunto de actores vinculados a través de una relación que conforman una estructura de relaciones que los dota de posiciones y roles funcionalmente diferenciados, patrones, mediadores y clientes, y configura pautas de interacción que condicionan sus acciones y preferencias dentro de ella, situación que sucede entre quienes expiden las placas informales y los ciudadanos que las compran.

## **2.2 Neo institucionalismo**

Pérez y Valencia (2004) exponen que las instituciones afectan los valores que se establecerán dentro de una sociedad, derivado de esto el diseño y resultados institucionales es uno de los aspectos que han tenido mayor controversia, tomando en cuenta que tanto son diseñables las instituciones y que capacidad tienen de producir los resultados que se esperan o desean.

De acuerdo con Mendíaz (2004) las instituciones son las reglas que se juegan en la sociedad, las obligaciones que han sido creadas por los seres humanos para poder llevar a cabo la interacción humana, aunado a lo anterior, el cambio institucional delinea la manera en la cual la sociedad va evolucionando con el pasar del tiempo, las instituciones no solo conforman la base de todo sistema político, sino que aportan una guía para la interacción humana.

### **2.3 La Elección Racional**

Todo actor que se encuentra dentro de un fenómeno social es tomador de decisiones, de acuerdo con Abitbol y Botero (2006) una acción intencional es una acción ocasionada por razones, en donde las razones están integradas por deseos y creencias. Una acción racional es aquella que se lleva a cabo, elegida por que el actor cree que de esta manera logrará lo que desea, la utilidad no es una medida del deseo, sin embargo, sin embargo, influye en el proceso de decisión.

### **2.4 Grupos de presión**

La lucha por influir en el proceso de toma de decisiones hace que estos grupos de, denominados grupos de presión, centren su atención en la conducta del aparato gubernamental. Es el Estado, y desde la sociedad civil, donde los grupos ejercen o tratan de ejercer la defensa de sus intereses. El modus operandi de los grupos adquiere un carácter no formal, invisible, casi secreto. Es cierto que no todas sus actividades son ilícitas; sin embargo, por su propia forma de operar escapan al control de los gobiernos (Díaz Müller 1986), lo manifestado con anterioridad describe el motivo por el cual las empresas afiliadoras de vehículos no importados legalmente siguen de pie, expidiendo las placas informales.

Bouzas (2012) en su texto afirma que existen ciertos grupos formados por individuos con intereses comunes que sin deseo de estar en el gobierno, ejercen presión sobre el estado para obtener decisiones favorables a sus intereses; es necesario conocer la forma como estos grupos actúan y la posibilidad que tienen de conseguir sus propósitos, sobre todo en el caso en el que la acción de los grupos de presión rebase un determinado marco nacional y se sitúe a nivel internacional, en donde hay pocas restricciones al uso de la fuerza, de modo que del estudio que al respecto se realice podamos obtener respuesta a preguntas como estas: forma, intensidad, alcances y efectividad de la presión ejercida por los grupos.

Los grupos de presión existen alrededor de todo el mundo y tienen distintas formas en las cuales se les denomina, un ejemplo es lo escrito por Pineda Cachero (2002), el mismo menciona que según la Enciclopedia Británica, lobbying (o cabildeo político, en español) es "cualquier intento por parte de individuos o grupos de intereses privados para influir en las decisiones del gobierno.

Otras visiones del fenómeno resaltan el hecho de que el lobby es una agencia independiente, técnica, al servicio del grupo de presión. Así, los lobbies serían "agencias, gabinetes de comunicación o despachos de abogados, dedicados profesionalmente a ejercer la actividad del lobbying en representación de un grupo de interés o de presión que los contrata", por estas situaciones las empresas que expiden placas informales cuentan con diversos medios legales que los amparan para seguir laborando, promueven defensas ante los tribunales competentes.

### **3. MERCADO INFORMAL DE COMPRA VENTA DE AUTOS USADOS**

La compraventa de vehículos usados es una de las actividades más informales que se lleva a cabo en diversos lugares del mundo, en donde el comprador y el vendedor efectúan un contrato en donde se estimulan y adquieren obligaciones para cada una de las partes, se formaliza con la legalización y otorgamiento de un contrato de compra venta, mismo que culmina con el intercambio del vehículo y del dinero (Castro Cobo, 2014).

Desde el punto de vista de la comercialización, los vendedores de vehículos de forma particular son vendedores informales, sin embargo, esto no acontece con los concesionarios que son empresas jurídicamente establecidas.

La informalidad es un signo distintivo del mercado de autos usados, por lo cual es una labor complicada determinar a ciencia cierta el monto de dinero que este mercado involucra, la forma de pago, los problemas legales inmersos y la inseguridad a la que se exponen los compradores y vendedores (Cuto Freire, 2014).

Los vehículos usados que son motivo de compra venta, en su mayoría son autos usados provenientes del extranjero, especialmente de Estados Unidos, Arévalo Avecillas (2009) menciona que la alternativa de abrir las fronteras para la incursión del mercado de vehículos usados, constituye el origen del mercado que puede llegar a ser explotado, ya que actualmente

los individuos de los estratos socioeconómicos medios bajos y bajos no están en posibilidades de acceder a este tipo de bienes. Este fenómeno social no solamente ocurre en las fronteras del país de México, por lo que Ramírez Castillo (2017) advierte que el mercado informal de autos usados en la provincia de Pichincha (Ecuador), es controlado principalmente, por los comisionistas que operan en las ferias semanales que se celebran en el norte y sur de la ciudad de Quito (Ecuador), de modo que tienen la capacidad de regular el precio de vehículos usados en el mercado, acatándose a la oferta y la demanda que exista.

Por otro lado, es conveniente resaltar la importancia que se ha generado respecto a la comercialización de productos a través del internet y redes sociales, existen comisionistas que ofrecen los vehículos haciendo uso de los recursos virtuales, logrando mejores resultados, incluso que los comerciantes informales de los lotes de autos, que aún utilizan métodos tradicionales de mercadeo.

Quimbita Tercero (2016) menciona que existen diferentes tipos de consumidores en el mercado de los autos usados, como aquellos que eligen comprar automóviles de mala calidad porque cuestan menos, así como también existen otros consumidores que prefieren los autos de buena calidad, aunque tengan que pagar un precio más elevado. Como consecuencia, se vende en el mercado una cantidad demasiado grande del producto de mala calidad y una cantidad excesivamente pequeña del producto de buena calidad. El mercado de vehículos usados está compitiendo en gran manera con el de las agencias que venden automóviles nuevos, ya que éste da la posibilidad de acceder a vehículos que no se podrían adquirir nuevos, en necesario mencionar que comprar un auto nuevo sin duda siempre será más caro que comprar un auto usado. Según las estadísticas en Ecuador, para el año 2014, el 61% de vehículos que circulan en el país tienen una antigüedad de hasta diez años, mientras que el 39% son automotores que sobrepasan los diez años de vida útil.

#### **4. IMPORTACIÓN DE VEHÍCULOS**

En cuanto a la importación compete Merchán Galarza (2018) establece que la importación radica en la compra de bienes o servicios que representa una salida de divisa para el Estado y una entrada de bienes o productos, por lo cual la importación puede ser definida como “la acción de ingresar mercaderías extranjeras al país cumpliendo con las formalidades y obligaciones

aduaneras, dependiendo del Régimen de importación al que se haya sido declarado.” (ADUANA DEL ECUADOR SENA, 2017).

La importación de mercancías, en este caso la importación de vehículos automotores acontece en todos los países, toda vez que cada país cuenta con sus respectivas fronteras, en la investigación realizada por Salinas Galarza (2014) se demuestra que la aprobación del Decreto Supremo 29836 en Bolivia, ha hecho que este ingreso descontrolado de motorizados usados se limite y se regularice su internación y nacionalización. Pero el parque automotor ya aumentó. El uso de moviidades en Bolivia y especialmente en La Paz, con el crecimiento de las ciudades se ha vuelto un problema y una necesidad, debido a que los vehículos se utilizan como medio de transporte particular.

El crecimiento del parque vehicular es un problema para los países en donde se internan vehículos de importación, para Merchán Galarza (2018) los problemas que el estado ecuatoriano ha enfrentado por la desmedida de importación de vehículos han generado efectos graves en la sociedad.

En Guatemala la situación económica del ciudadano promedio limita su capacidad adquisitiva en materia de automóviles nuevos de agencia, entonces en la gran mayoría de los casos que una persona decide comprar un auto familiar o de trabajo debe buscar alternativas que se ajusten a su presupuesto, de tal manera que termina comprando un automóvil usado a un costo relativamente bajo en comparación a los automóviles nuevos. Por esta razón la mejor opción para satisfacer las necesidades de contar con un vehículo, son los autos usados de importación. En Guatemala los autos de este tipo provienen también, en la mayoría de los casos de Estados Unidos, ya sea rodados, remolcados o por mar.

Ya que existe una gran cantidad de autos de importación existen diversas empresas importadoras de vehículos usados en las cuales su actividad principal es la compra venta, importación, exportación, almacenamiento, distribución, mantenimiento de vehículos automotores de todo tipo, repuestos y accesorios para remodelación y venta (Chipix Notz, 2014).

#### **4.1 Regularización vehicular**

Martínez Rodríguez y Kuppusamy (2006) argumentan que en México la regularización de vehículos de procedencia extranjera, en los últimos 25 años reporta que ha habido un total de

14 programas (hasta el 2001), donde los primeros acuerdos únicamente permitían la regularización para los propietarios vecindados en las zonas fronterizas. Con el paso del tiempo se fue ampliando el beneficio a los campesinos al permitir la regularización de vehículos destinados a actividades agropecuarias y forestales como pickups y camiones tipo estacas.

## **5. INCREMENTO DEL PARQUE VEHICULAR**

Según lo expuesto por Favia (2020), en un periodo de 10 años, de 2009 a 2019, el parque vehicular que se encuentra en circulación en Ciudad Juárez ha aumentado en un 31.38 por ciento, una cantidad alarmante desde la perspectiva de Néstor Acosta, director de la asociación ambientalista Juárez Limpio. De acuerdo con el Informe de Movilidad y Transporte en Juárez 2020, realizado por la organización civil Plan Estratégico de Juárez (PEJ), en el mismo periodo mencionado anteriormente los vehículos registrados pasaron de 444 mil 970 a 586 mil 171 unidades, lo que representa un incremento promedio de 11 mil 236 vehículos por año.

Urbizu-González, Andrade de-Limas, De la Garza- Requena y Macias-Hernández (2014), manifiestan que, en el estado de Tamaulipas, la cantidad de automóviles se incrementó en más del 30 % y específicamente, para el municipio de Victoria, el aumento fue en un 88 %, alcanzando los 110,469 vehículos registrados legalmente (INEGI, 2011). Sin embargo, y debido a la apertura de la importación de vehículos usados de los Estados Unidos, una porción del parque vehicular que circula en Victoria, son dichos automóviles, que de acuerdo con la Unión Campesina Democrática (2010) son alrededor de 7,500 vehículos. Datos que alcanzan una proporción en la relación vehículo–población: dos habitantes por vehículo.

La misma situación que ocurre en Ciudad Juárez y otros estado o municipios de México, sucede en diversos países del mundo, así como lo señala Salinas Galarza, (2014) en cuanto a que el parque automotor boliviano, solo tiene el 20% de vehículos nuevos, con antigüedad menor a 10 años y mantiene una constante de hasta el 50% con antigüedad entre 10 y 20 años.

## **6. CORRUPCIÓN Y CONTRABANDO**

La relación entre corrupción y crecimiento económico depende del marco institucional, se supone que cuando las instituciones no funcionan de manera adecuada la corrupción puede remplazar la carencia de funciones institucionales, por el contrario, si las instituciones funcionan

correctamente la corrupción actúa en detrimento de la producción, al obstruir el buen funcionamiento de las primeras (Ramírez y López, 2013).

Barrera-Enderle (2018) considera que la habilidad de los fronterizos para introducir ilegalmente automóviles para su uso personal, y después la proliferación de bandas del crimen organizado que se dedicaron también a dicha actividad, obligará a las autoridades federales a modificar constantemente sus regulaciones en la materia. En pocas palabras, los esfuerzos del gobierno federal por fortalecer su presencia y controlar sus aduanas fronterizas no será suficiente para evitar que los fronterizos dejen de sacar ventaja de su posición geográfica y de sus vínculos transnacionales.

Una de las estrategias más empleadas para introducir ilegalmente automóviles al país consistió en que algún ciudadano estadounidense ingresaba a México por vía terrestre conduciendo su coche, haciéndose pasar como turista. Esta práctica ilegal data de al menos 1930.

Aller Vera (2016) menciona que la incautación de vehículos por delito de contrabando a los compradores de buena fe es un problema jurídico social que afecta el derecho de propiedad y tiene graves consecuencias en la economía de las personas que involuntariamente se ven comprometidas en este problema.

Las personas a quienes se les incautan los vehículos por presunto delito de contrabando son generalmente compradores que figuran después del segundo comprador en el tracto sucesivo.

El secretario de Seguridad Pública Estatal, Emilio García Ruíz, manifestó que van 300 carros decomisados por todas las corporaciones, hizo hincapié en que van a retirar de las calles a todos los vehículos sin placas, sin importar año y modelo.

Los operativos seguirán por lo que pide a la ciudadanía no exponerse y no utilizar estos carros (Tovar, 2020).

## **7. PLACAS OFICIALES Y SANCIONES**

Gutiérrez y Frydson (2011) definen a las placas vehiculares como el registro que usan los vehículos automotores para su identificación y circulación legal en todo el territorio nacional. Todas las placas de identificación vehicular deben ser de una lámina metálica rectangular que deben cumplir con las normas de seguridad, recubrimiento y reflectancia que

determine la autoridad correspondiente. Su diseño es único para todo el país, las letras y números, se conforman por letras y números.

Márquez Ramírez (2011) afirma en su trabajo de investigación que está demostrado que los agentes de tránsito del Valle de Aburrá (Colombia) no han tenido la suficiente capacitación y actualización en la nueva normatividad establecida en las conductas y sanciones por infracciones de tránsito, lo que se traduce en el poco compromiso de los entes territoriales para promover espacios académicos y partidas presupuestales para hacer extensivas las nuevas disposiciones, dicha situación no solamente acontece en Colombia, sino también en Ciudad Juárez.

De acuerdo con Vivas Paguatin (2020) en Colombia la inmovilización del vehículo a diferencia de la suspensión de la licencia de conducción, es cuando el automóvil se inmoviliza de manera temporal a parqueaderos autorizados mediante acto administrativo, las razones pueden ser: prestar servicio público con vehículos particulares, conducir el vehículo sin placas, placas adulteradas, ajenas, cambio de motor o color de un vehículo, transitar en lugares y horarios restringidos entre otras.

En cuanto al retirar vehículos de circulación por varias causas, en el estado de Chihuahua el gobernador expresó que dicha decisión fue tomada por el Grupo de Coordinación para la Construcción de la Paz, por esta situación se exhortó a la población a no arriesgar su patrimonio usando o adquiriendo unidades irregulares. Aunado a lo anterior el titular del Ejecutivo estatal propuso a la ciudadanía a que no conduzca automóviles sin placas oficiales, al ser un delito (Chihuahua, 2020).

Vargas (2020) publicó que oficialmente se insistió en que los operativos para decomisar vehículos sin placas iniciarían determinado día, ninguna de las autoridades que intervendrían en los operativos, no informó sobre algún aseguramiento, ni se observaron en las calles que se estuvieran dando, según recorridos de El Diario en los alrededores de la ciudad.

Mandos de las corporaciones informaron de manera extraoficial que no hubo instrucciones de desplegar vigilancia especial en torno a estas acciones y coincidieron en que, tras el anuncio público que se hizo al respecto, el aforo ordinario de vehículos había disminuido en la ciudad, en el supuesto de que este tipo de autos se escondieron por los propietarios.

Pero el fiscal de la Zona Norte, Jorge Nava López, dijo ayer que no hay marcha atrás en los operativos, pero que se iniciaría con una campaña de concientización para hacer saber a la

ciudadanía en qué delitos se puede incurrir al poseer un vehículo internado de manera irregular al país o con placas sobrepuestas.

# **CAPITULO III: MARCO NORMATIVO**

## **1. ANÁLISIS DEL MARCO NORMATIVO**

Para llevar a cabo el control de cada uno de los vehículos que circulan por el país, se cuenta con diversas leyes, reglamentos y normas, en primer lugar, a nivel federal, las leyes, así como los reglamentos están dirigidos a todo el país por igual, luego se encuentra la normatividad por estado, en este caso, los estatutos legales rigen o regulan la circulación y legal estancia de los automóviles que transitan día con día en el interior del estado de Chihuahua.

### **1.1 Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal**

El país mexicano creó un reglamento para regular la circulación de los automóviles por las carreteras federales, el cual se denomina Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal, mismo que establece la obligación de salvaguardar a cada individuo que transite por las mismas. En su artículo primero, contiene la descripción del objeto del reglamento en mención, el cuál fue creado para regular la circulación de los automóviles, conductores, pasajeros y peatones, dentro de las carreteras y puentes federales. (Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal, 2012, p. 1)

En el artículo segundo del ordenamiento citado con antelación, en la fracción XLIV, se define el significado de lo que son las placas que debe portar cada vehículo que se encuentre en circulación dentro del territorio mexicano, las placas demuestran o comprueban que el vehículo se encuentra circulando de forma legal, es decir que se encuentra matriculado. (Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal, 2012, p. 3)

El artículo marcado con el número ochenta y cinco del reglamento, expone que debe contar con toda la documentación que se deriva de portar las placas metálicas oficiales, como lo son la tarjeta de circulación y engomados vigentes que exija cada estado de la república Mexicana, así mismo, dichos documentos deben de ser expedidos por las autoridades correspondientes, por lo que las placas de cartón informales expedidas por organizaciones afiliadoras de vehículos, que no son órganos o autoridades competentes para esta expedición de placas, son consideradas como no válidas, ni mucho menos legales, por consecuencia tampoco los engomados o credenciales que emitan en conjunto con las placas que comercializan.

El expuesto ordenamiento legal federal también contiene la sanción correspondiente para aquel ciudadano que no cumpla con los requisitos mencionados con anterioridad, dicha sanción, ya sea por la falta parcial o total de las placas metálicas que identifican al vehículo, así como de la documentación y engomados que las deben acompañar, es una sanción pecuniaria. (Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal, 2012, p. 26)

### **1.2 Código Fiscal de la Federación**

El ordenamiento a tratar en el presente apartado tiene como objetivo la observancia de las normas en cuanto a las contribuciones y obligaciones que los ciudadanos contribuyentes están obligados a cumplir en el ámbito federal, específicamente los artículos que se describirán a continuación son referentes al delito de contrabando en el que incurrir aquellas personas que introducen un vehículo extranjero al país, no por el simple hecho de introducirlo, sino por evadir cada uno de los pagos y los costos que de derivan de que entre algún bien al territorio mexicano.

En primer lugar, es importante destacar que para cometer el delito de contrabando se deben introducir o extraer mercancías al territorio mexicano omitiendo el pago en su totalidad o de forma parcial aquellas contribuciones generadas de dicha acción, así como también realizarlo sin el permiso de la autoridad que compete, o cuando son bienes cuya importación o exportación sea considerada como prohibida. (Código Fiscal de la Federación, artículo 102, 1981, p. 145)

Por consiguiente, se puede observar que existe el delito de contrabando al contar con un vehículo de procedencia extranjera con placas informales, con motivo de que dichos vehículos no entraron al país con los permisos correspondientes expedidos por la autoridad competente, o esos permisos no se encuentran vigentes, por consecuencia, tampoco se efectuaron los pagos de los impuestos que se establecen en el Código Fiscal de la Federación. (Código Fiscal de la Federación, artículo 103, 1981, pp. 146-147).

### **1.3 Ley del Registro Público Vehicular**

Otra de las normatividades reguladoras, que cada propietario de un vehículo tiene que acatar es Ley del Registro Público Vehicular, que en el artículo 15 (2004, p. 4) contiene la obligación de cada uno de los vehículos que se encuentren dentro del territorio que comprende a la República Mexicana deben de estar inscritos en el registro público vehicular, la inscripción es forzosa, por ende, todos aquellos propietarios de vehículos

extranjeros que se internan al país de manera definitiva, sin llevar a cabo la importación requerida y no cumplan con los requisitos necesarios para ser regularizados, no cumplen con lo que exige el ordenamiento jurídico, por lo tanto, incurren en una infracción a la ley expuesta con anterioridad, (Ley del Registro Público Vehicular, artículo 25, fracción II, 2004, p. 6)

#### **1.4 Ley de Vialidad y Tránsito para el Estado de Chihuahua**

Ahora bien, en el ámbito estatal, haciendo referencia al estado de Chihuahua, la legislación competente establece que todo vehículo que circule por vías públicas está obligado a portar las placas metálicas oficiales, tarjeta de circulación, constancia de inscripción en el Registro Público Vehicular y póliza vigente de seguro, así como contar con el documento que acredite la propiedad del vehículo, el documento donde se demuestre que se cumple con el pago de impuestos y obligaciones fiscales que corresponda. (Ley de Vialidad y Tránsito para el Estado de Chihuahua, artículo 33, 2006, pp. 10-11)

Los propietarios de vehículos con placas informales, incurren en varias infracciones a la ley expuesta en este apartado, por el motivo de no cumplir con los requisitos que debe portar su vehículo para circular por las calles que conforman al estado, mismos requisitos que ya fueron descritos en el artículo expuesto en el primer párrafo.

## **2. IMPORTACIÓN DEFINITIVA DE VEHÍCULOS Y SUS REQUISITOS**

La importación definitiva se define como el trámite al que está obligado a realizar todo contribuyente para que un automóvil usado cuente con la legal estancia y permanencia dentro del territorio mexicano por tiempo ilimitado, dicha importación definitiva de vehículos la regula la secretaria de Economía, por lo que es obligatorio exhibir un permiso expedido por parte de la mencionada dependencia, sin embargo, no todos los vehículos se encuentran en condiciones de obtener la importación definitiva.

Los vehículos de automotor que pueden lograr la importación definitiva, son todos aquellos que se estipulan dentro del Decreto originado en el año 2011, cuyo objetivo es el de regular la importación definitiva de automóviles usados.

Para estar en la libertad de circular un vehículo extranjero adentrado al país, es necesario presentar una variedad de documentos ante la aduana correspondiente, dichos requisitos consisten en los documentos solicitados dentro del Portal de Servicio de Aduanas, importación definitiva de vehículos usados a la franja o región fronteriza del país (2021) los cuales son los siguientes:

1. Se trate de vehículos usados cuyo número de identificación vehicular (VIN) corresponda al de fabricación o ensamble en los Estados Unidos de América, Canadá o México.
2. Se trate de vehículos usados cuyo año-modelo sea de entre cinco y diez años anteriores al año en que se realice la importación. Se entiende por año-modelo, el año de fabricación comprendido por el periodo entre el 1 de noviembre de un año al 31 de octubre del año siguiente.
3. Para vehículos para el transporte de personas, clasificados en 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 o 8703.90.02 de la Tarifa de los Impuestos Generales de Importación y Exportación.
4. Para vehículos para el transporte de mercancía con peso total con carga máxima de hasta 11,793 Kg., clasificados en las fracciones arancelarias 8704.21.04, 8704.22.07, 8704.31.05 o 8704.32.07 de la Tarifa de los Impuestos Generales de Importación y Exportación.
5. Vehículos sin restricción o prohibición para su circulación en el país de procedencia, conforme a lo señalado en la regla 3.5.1 fracción II inciso f) de las Reglas de Carácter General en Materia de Comercio Exterior para 2013.
6. Las personas físicas, podrán efectuar la importación definitiva de un vehículo usado en cada periodo de doce meses, sin que se requiera su inscripción en el Padrón de Importadores. Cuando requieran importar más de un vehículo usado, deberán estar inscritas en el RFC y en el Padrón de Importadores.
7. Las personas morales que se encuentren inscritas en el RFC, podrán efectuar la importación definitiva de un vehículo usado en cada periodo de doce meses, sin que se requiera su inscripción en el Padrón de Importadores. Cuando requieran importar más de un vehículo usado en un periodo de doce meses, deberán estar inscritas en el Padrón de Importadores.

8. Las personas morales y las personas físicas con actividad empresarial que tributen conforme al Título II o Título IV, Capítulo II, Sección I de la Ley del ISR, podrán importar el número de vehículos usados que requieran, siempre que se encuentren inscritos en el Padrón de Importadores.
9. Las personas físicas, que importen vehículos al amparo del Decreto de referencia, que se clasifiquen conforme a la Tarifa de la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación, en las fracciones arancelarias 8704.22.07 u 8704.32.07, tratándose de vehículos para el transporte de mercancías; u 8702.10.05 u 8702.90.06, tratándose de vehículos para el transporte de dieciséis o más personas, invariablemente se deberá estar inscrito en el Padrón de Importadores.

# **CAPITULO IV: METODOLOGÍA**

## **1. ENFOQUE, ALCANCE Y DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN**

La investigación es nivel de estudio uno, es local, tendrá un enfoque cualitativo, de tipo exploratorio, no experimental, transversal.

## **2. DISEÑO ESPECÍFICO**

El diseño con el que contará la investigación es el fenomenológico, haciendo referencia a lo expuesto por Hernández Sampieri (2014), ya que la fenomenología explora, describe y comprende las experiencias de las personas con respecto a un fenómeno y descubre los elementos en común de las vivencias.

## **3. MUESTRA**

Las entrevistas serán contestadas por voluntarios, que serán personas mayores de edad, hombres y mujeres, propietarios de un vehículo de procedencia extranjera, no legalizado, que porta placas rojas no oficiales.

También serán entrevistados actores claves tomadores de decisiones dentro del fenómeno de las placas informales.

## **4. TÉCNICAS DE RECOLECCIÓN DE DATOS**

-Se efectuarán entrevistas semiestructuradas a personas mayores de edad, propietarias de vehículos con placas no oficiales.

-Entrevistas semiestructuradas a vendedores de autos usados que expidieron placas informales.

-Entrevistas semiestructuradas a actores clave tomadores de decisiones.

-Revisión documental en revistas de alto impacto CONACYT y artículos científicos relacionados con el tema a investigar.

## **5. TÉCNICAS DE ANÁLISIS DE DATOS**

La técnica cualitativa de análisis de datos será narrativa.

# CAPITULO V: ANÁLISIS DE DATOS

## 1. CLIENTELISMO

La persona entrevistada manifestó que no se efectuaba pago alguno al municipio por el “derecho” de emitir placas no oficiales, simplemente fue un acuerdo.

Al municipio, ¿no se le pagaba nada por los permisos?

No, en ese entonces llegamos a un acuerdo de que no, solo se llegó a un acuerdo.

El dicho de el entrevistado número uno, deja claro que no existió ningún contrato o acuerdo formal de voluntades entre el gobierno, en este caso de municipio, y aquellas personas que emiten placas no oficiales, por lo tanto, son emitidas dentro de la informalidad y a su vez juegan un papel en la ilegalidad.

La persona entrevistada número cuatro expone que las placas rojas, fueron originadas por un programa que inició Cabada durante el proceso de campaña en el cual se encontraba para contender a la presidencia municipal de Ciudad Juárez, fue una de las promesas de la misma campaña, sin embargo, el mismo lo dio por finalizado y se originó el comienzo de la confiscación de vehículos con este tipo de placas.

¿Usted que sabe de las placas rojas, donde se consiguen, [si cuestan]?

[Ya terminó] el (x) el programa, el programa lo inicio Cabada en su (x) su, (3) en sus promesas de campaña y luego el mismo (.), cuando terminó el programa empezó (x) empezó a quitar los vehículos::, esos vehículos, este, se los empezaron a quitar les ponían (.) falta de placas, que no es grave, pero no pueden circular por órdenes estatales, ellos no sé cómo harían el acuerdo, después, este, (x) cuando al momento de que te detenían tu vehículo, te pedían aseguranza, placas, engomado ecológico y licencia, sino contabas con alguno de ellos, tu carro iba directamente al corralón, o simplemente por el engomado rojo, ya después hubo persecución exclusivamente de engomados rojos.

En la manifestación de ideas anterior, se puede observar que, respecto a las placas informales, denominadas como “placas rojas” se hacen promesas de campaña en las cuales se engaña a la ciudadanía que cuenta con un vehículo de procedencia extranjera, el cual no ha sido regularizado, el engaño está en las promesas del o de los políticos que pretenden llegar a un cargo público, esto a sabiendas de la ilegalidad en la que recaerán al permitir circular vehículos

con placas no oficiales, por tal motivo, al estar o al entrar al poder, comienzan a retirarlos de la circulación.

En el caso número siete la persona expone que el gobierno pretende retirar los vehículos, así como también buscar un lugar para colocar a todos estos automóviles: “Lo único que yo tengo en la cabeza por parte del gobierno es que nos quieren quitar y luego se los devuelvo regularizados y están buscando un espacio donde rentar para meterlos a todos”.

El contexto de las ideas en el caso número siete son un poco confusas, toda vez que la persona manifiesta que el gobierno quiere retirar de la circulación todos aquellos vehículos con placas informales, luego regresarlos a sus dueños ya en estado de regularización, esta situación no es una idea negativa, ya que es conveniente que los vehículos se encuentren en estado legal para su circulación y estancia.

El caso ocho manifiesta que es una situación incómoda o preocupante que el presidente de la república tome la dedición de comenzar una regularización en las fronteras, de todos aquellos vehículos con placas informales: “lo que es preocupante es:: la forma en que el presidente de la república lo aborda el día de ayer, en Baja California, en el sentido de que, (.) bueno ya habiendo pasado las elecciones, y que él no se había querido mover, de este (x) como tomar una decisión en relación a este tema, lo que sí, (.) es que ya ahora toma una decisión”.

Esta situación parece ser similar a la del casi número uno, toda vez que es iniciativa de un gobernante la regularización de vehículos extranjeros no regularizados, ya que menciona en una parte de la entrevista la palabra “elecciones”, parece ser otra estrategia política para ganar más adeptos a determinado partido político, en este caso, adeptos al partido político que se encuentra actualmente en el poder.

En la entrevista número trece se vuelve a mencionar al gobierno federal, así como también se hace referencia al decomiso de vehículos y un programa de identificación vehicular: “curiosamente ahora que va a salir el gobierno federal, ahora si están hablando de decomiso, inclusive han hablado de un programa de identificación vehicular, en días pasados así lo dijeron, (.)”.

En muchas ocasiones se comienza a poner mano dura en cuanto al cumplimiento de ciertas leyes o reglamentos, cuando un gobierno que se encuentra en el poder va de salida, sin embargo, también dicho gobierno pretende realizar acciones que agraden a la sociedad para

estar en condiciones de abrir camino al siguiente gobernante que contendrá, del mismo partido político.

En el caso marcado con el número catorce se expone que el presidente de la república manifestó su deseo de realizar una regularización vehicular, ya que existen muchos vehículos en situación irregular, este deseo se originó cuando el presidente estuvo en campaña, por lo cual, ahora que está en el poder, lo pretende cumplir: “Antes de la campaña en una gira por Baja California me hicieron este planteamiento, de que::, hay muchos carros irregulares y que:: era conveniente el que:: se registraran::: me lo plantearon antes de la campaña, (.) me comprometí a tratar el tema después de las elecciones con la idea de que no se fuese a confundir y que estábamos aprovechando la temporada electoral, (.) para sacar ventaja, quedar bien, >entonces ya pasó la elección< y ahora que fui, (.) hice el compromiso de que vamos a llevar a cabo la regularización (.)”.

En este punto se puede observar claramente un clientelismo político, ya que se realizó una promesa en la campaña, y ahora que la persona tomó el cargo por el que compitió, lo cumplirá, es un intercambio, a cambio del voto, dará lo que prometió, en un supuesto cumplimiento de la promesa de campaña.

## **2. JUSTICIA SOCIAL**

El entrevistado número uno, menciona que las placas informales no se están comercializando por falta de apoyo de las autoridades, aun cuando el fin de las mismas, es el apoyo a la población: “Ya no se están vendiendo porque::: por falta de apoyo de las autoridades. El fin de nosotros es ayudar a las personas, no perjudicar, ahorita hasta por traer el engomado rojo te quieren quitar el vehículo”.

En esta información en particular, se habla de la no comercialización actual de las placas informales denominadas “placas rojas”, esto se debe a la falta de apoyo por parte del gobierno, ya que según los vendedores de éste tipo de placas, las mismas se ponen a la venta para el beneficio de la población que carece de recursos económicos para estar en condiciones de regularizar su vehículo, debido a que se prohibió la venta, se están retirando de circulación los automóviles con esta característica.

En el caso número diez la persona entrevistada expone que no es necesario que los dueños de vehículos extranjeros no regularizados cumplan con el pago al igual que los que si

portan placas oficiales, toda vez que ya han pasado por un dificultoso proceso para traerlos a México, aunado a lo anterior manifiesta que simplemente no son legales del todo en el país, pero están bien para circular, por tal motivo deben de ser aceptados para portar un seguro automovilístico.

- ¿Qué opina usted de los autos chocolate, cree que deberían pagar igual que los mexicanos?

°Pues no, a parte tiene con traerlos para allá, que batallan para traerlos° (.) es el hecho de estar pagando placas, ya es mucho abuso.

-Por ejemplo, ¿cree que un auto ilegal también deba aceptar que tenga seguro?

Debe tener lo mismo, porque pues igual se sacrifican para tener un carro de esos, no se lo están robando ni nada, solamente que (.) no son legales en el país es todo, pero deberían de estar bien, un carro de aquí, no tengo carro chocolate, pero igual.

Las personas que no cuentan con un vehículo de ilegal circulación, no tienen la información completa de los riesgos o complicaciones que se derivan al tener un vehículo con esas características, se piensa que es un “derecho” que tiene las personas al carecer de recursos económicos.

El caso número trece, está basado en la declaración de una persona perteneciente a la esfera de gobierno, la misma manifiesta que se defenderá a todas aquellas personas que tengan bajo su propiedad un vehículo son placas informales no oficiales, por lo cual también expone que no dejará de defender a su gente, habla de esta manera ya que desempeña el cargo de presidente municipal dentro del estado de Chihuahua.

-lo que, si te digo y les digo a todos, el hecho de que yo sea presidente municipal y (x) y (x) y antes defendía a (x) a los propietarios de estos vehículos lo vamos a hacer con más ganas ahora, desde la presidencia municipal tenemos más oportunidad (.), si ellos tienen la orden de venir a decomisar, nosotros tenemos de orden de defenderlos...- pero >estamos aquí para defenderlos, yo no voy a dejar de defender a mi gente<

Las expresiones a las que hace alusión la persona en la entrevista número trece pareciera que defiende a su pueblo, a los habitantes del municipio al cual representa, sin embargo, también parece una forma de atraer aceptación a su gobierno, hay ocasiones en las que no se puede defender lo indefendible, derivado de que es una situación ilegal en la que incurre la circulación de estos vehículos.

### 3. CORRUPCIÓN

De acuerdo con el entrevistado número uno, se sabe que para placas rojas simplemente se realizó un acuerdo de voluntades verbal, no se estipulo por escrito.

¿[Tienen algún papel] del municipio donde les autorizaran las palcas rojas?

[No, nunca hubo un papel], solo fue el arreglo verbal.

Parece ser algo fuera de lugar que se llevara a cabo un simple acuerdo verbal y no un acuerdo por escrito fundamentado con leyes y reglamentos, lo cual pone en tela de juicio, aquellas intenciones que estuvieron de por medio para llegar a la realización del supuesto arreglo.

En el caso dos, la persona entrevistada manifiesta que realmente existe un arreglo entre el gobierno y las asociaciones que expiden placas no oficiales, toda vez que se realizan retenes solamente ciertos días de la semana, aunado a lo anterior, expone que los vehículos circulan a diario sin problema por las calles.

El entrevistado expone que a él no le retiraron el vehículo con el que circulaba, el cual no tenía placas oficiales, no se lo retiraron debido a que otorgo un soborno al oficial que lo detuvo, le entrego cierta cantidad de dinero, y durante ese día no tendría problema alguno al circular, a menos que una autoridad de un rango más alto lo detuviera.

- ¿Considera que existe algún tipo de arreglo entre el gobierno y las asociaciones que expiden estas placas?

Creo que sí, yo pienso que si hay un arreglo.

¿Por qué?

Porque::: cómo es posible que hagan retenes para quitar los vehículos nada más ciertos días, no siempre, entonces (.) ves los vehículos circulares a diario por las calles y hay veces que los ves sin ningún problema, entonces no se dé dónde sale la orden o el motivo por lo que hacen los retenes y empiezan a recoger los vehículos.

-¿Y le retiraron el vehículo o cómo fue que termino la situación?

No me lo quitaron porque este tuve que dar, tuve que sobornar al oficial para que no me lo quitara, por el tema de que no traía cinturón, que el vehículo, me empezó a sacar otras cosas, que en realidad

tenía razón, para que no me lo retirara, para evitar, este, todo eso, le ofrecí este (x), una como luego dicen, una mordida para que no me lo quitara.

¿Cuánto fue lo que le dio?

En esa ocasión creo que nada más traía 200 pesos y si me los acepto.

-¿Cómo fue cuando le dio el soborno al policía?

Se lo di con la licencia ((sonríe mientras habla)), y me comento que ese día no había problema al circular, pero me dijo que si llegaba a salir a la carretera federal que si me paraba un jefe así me dijo, que se refería a un federal de caminos o guardia nacional, allí ya no tenía injerencia en eso.

Con el testimonio antes relatado se puede corroborar que realmente existe corrupción dentro de la autoridad que se encarga de vigilar y velar el cumplimiento de las reglas de tránsito dentro del estado de Chihuahua, por lo cual no se puede acabar con la circulación de los vehículos con placas informales, ni tampoco con la emisión de las mismas, toda vez que no existe un verdadero control y acatamiento de las leyes, códigos y reglamentos, en primer lugar por parte de los encargados de que se cumplan, y en segundo lugar por las personas que día con día circulan en su vehículo con ilegal estancia.

El tercer entrevistado considera que existe un arreglo informal entre el gobierno y las asociaciones que expiden placas no oficiales.

¿Tu consideras que existe algún tipo de arreglo entre el gobierno y las asociaciones que expiden estas placas?

(4) Pues pienso que un arreglo como tal no, más bien algo entre ellos, así formal, oficial (.) que la gente este enterada no.

Los supuestos arreglos entre autoridad, llámese gobierno y entre quienes comercializan placas informales es conocido entre la ciudadanía, sin embargo, no se sabe a ciencia cierta, cómo se lleva a cabo, cuando y por qué.

En el cuarto caso, la persona manifiesta que se le otorga cierto soborno al municipio por venderles vehículos que se han quedado por mucho tiempo dentro de los corralones, así mismo expone que existe corrupción al momento de la detención, aun y cuando ya se haya pagado el servicio de la grúa y la multa correspondiente, aparte de esto se le da el soborno al tránsito para que no se lleven el vehículo.

También da a conocer que los mismos tránsitos circulan con vehículos con placas no oficiales, simplemente al estar en su trabajo, no pueden estacionarlos dentro de las instalaciones de vialidad, así mismo entro de la corporación existe el soborno mensual hacia el primer comandante.

-¿Tal vez le pueden dar, como se dice, [cierta tajada al municipio por vendérselo a ellos]?

[Si porque siempre ganan los mismos], son dos yonkeros, los que ganan el litigio siempre.

-¿Existe algo de corrupción, con transito o las grúas para que no se lleven el vehículo de las placas rojas, ONAPAFA, ANAPROMEX?

Al momento de tu detención si, si puede haber (.), inclusive nos han pagado la salida de la grúa, estando allí, ahorita con lo nuevo del (x) de tránsito, te cobran tu multa y a parte le dan una mordida al tránsito para que no se lleve, te pagan tu grúa, tu salida de la grúa, o te la cancelan, pero si ya estás ahí, ya te pagan la salida de la grúa, (.) [y si hay], cuando se van mucho al corralón es cuando, chocan, se ven involucrados en choque, ahí no hay como zafarse porque ya las autoridades están pendientes, tiene que subir la información, (.) de todo.

-¿Usted cree que hay alguna relación de poder o corrupción donde a ciertos con plas rojas se les permita, porque ahí en vialidad hay mismos agentes que traen vehículos de este tipo a ellos no se les hace nada?

(3)

Por lo mismo, porque ellos son las autoridades que hacen eso, pero lo único que no se les permite ahí, es meter esos carros chuecos, dentro del estacionamiento de tránsito, tienen un estacionamiento a parte ellos.

-¿Qué era eso de la polla?

A él se le daba algo por mes, un dinero.

¿Y quién era él?

Era el:: primer comandante.

-¿Hay corrupción dentro de ahí, dentro [hay dinero]?

[Debe de haber], a unos se les daba la oportunidad de pagar (.) y a otros ninguna.

Derivado del testimonio de la persona anterior, se corrobora que realmente existe una relación de poder entre la autoridad y todos aquellos que comercializan y portan placas informales, existe corrupción dentro de la corporación de vialidad y por parte de los ciudadanos, los primeros por aceptar o pedir la dichosa “mordida” y los segundos por ofrecer y otorgar el soborno.

Se menciona la “polla” la cual es entregar un soborno, el cual es cierta cantidad de dinero por mes al primer comandante a cambio de algún beneficio, ya sea no retirar vehículos, evitar sanciones o cualquier arreglo que se estipule.

La persona entrevistada número cinco expresa que, al momento de retirar un vehículo con placas no oficiales, se le llamo a cierta persona perteneciente al grupo de quienes comercializan las placas informales, luego dicha persona realizo determinada acción para que se recuperara el vehículo que se confiscaría, por lo cual considera en entrevistado, que si existe una relación de poder entre autoridad y asociaciones que expiden placas no oficiales.

¿Qué ocurre cuando se retira un vehículo con placas informales?

Pues lo que me platico un conocido fue que hablo a donde le sacaron las placas y donde le sacaron las placas creo que hicieron algo para ayudarlo a recuperar su vehículo.

-¿Cree que haya una relación de poder entre las personas que venden este tipo de placas y la autoridad para que los dejen seguir con esta comercialización?

Yo me imagino que si

¿Por qué?

Pues, por lo que le comenté de que un conocido mío tuvo interacción con la persona que le ayudo a tramitar las placas y la persona que le ayudo a tramitar las placas, le ayudo al cliente a recuperar su vehículo cuando se lo quito la policía.

Aquí se corrobora una vez más que existe una relación de poder entre las autoridades y todos aquellos que comercializan las placas informales.

El caso ocho expone que el presidente ha mencionado que nadie está por encima de la ley, sin embargo, el mismo presidente es quien inicio con el nuevo procedimiento para que los vehículos con placas informales puedan ser regularizados.

“...pero lo que no podemos Darío, es legalizar lo ilegal, y si el presidente ha venido manejando el tema de la legalidad, y que nadie por encima de la ley, pues aquí lo estaría haciendo y creo que es algo que tenemos que atender de inmediato, y trabajar para que no se regularice esto, esto ya lo intento, el gobernador Bonilla, no sé si es un premio que le quieran dar por lo que sucedió en Baja California.

A cierta parte de la economía no se favorece el nuevo decreto que ha sido creado para la regularización de los vehículos de procedencia extranjera que circulan de manera ilegal dentro del país, y a su vez dentro del territorio del estado de Chihuahua, sin embargo, habrá beneficiados, mismos que tal vez no están en condiciones de llevar a cabo dicho trámite.

#### **4. PRECARIEDAD**

De acuerdo al caso número uno, haciendo referencia al este concepto, el entrevistado se realizó un acuerdo para apoyar a la ciudadanía, no para obtener recursos al comercializar placas informales.

¿En [qué se diferencia] ONAPAFa y ustedes?

[Nosotros queríamos] ayudar y llegar a un arreglo para importar vehículos, nuestra finalidad no era lucrar, no querer quitarles poco de su dinero, en ONAPAFa pagaban como mil pesos por un engomado, ellos viven de eso, nosotros no, nuestra finalidad era importar.

Según lo que manifiesta la persona entrevistada, el fin de la compraventa de las placas no oficiales, es para ayudar a la población de bajos recursos económicos, o para personas que se les dificulte efectuar el pago correspondiente a la importación de un vehículo, aunado a lo anterior se aprecia, que existe una competencia entre los vendedores de las placas informales.

El entrevistado número dos manifiesta que los propietarios de vehículos de procedencia extranjera portan placas informales o compran vehículos con este tipo de placas, por el menor precio que tienen estos automóviles.

De acuerdo con su experiencia como propietario de un vehículo con placas informales, ¿Por qué cree usted que se optan por este tipo de placas?

Por el precio más que nada, lo accesible, más económico. (.hhh)

Derivado de lo expuesto por el entrevistado en este apartado, se observa que el ciudadano que compra o adquiere vehículos de ilegal circulación con motivo de las placas no oficiales, opta por este tipo de auto por el precio más accesible o por el bajo costo de dicho bien.

En el cuarto caso un propietario de un vehículo con placas no oficiales expone que las personas consiguen este tipo de automóviles porque es más económico adquirirlo.

De acuerdo con su experiencia como propietario de un vehículo con placas informales, ¿Por qué cree usted que se optan por conseguir estos vehículos?

Pienso que la gente opta por conseguir estos vehículos debido a que:: es más económico que conseguir un carro ya sea plaqueado o simplemente importado, (x) es más fácil tener acceso a tener uno con placas informales o americanas en su defecto.

Nuevamente sale a la luz el motivo de la mala economía de aquellos que adquieren un vehículo como coloquialmente se denomina “auto chocolate”, el entrevistado, siendo propietario de un bien con las características de “auto chocolate” manifiesta que compran este tipo de vehículos porque tienen un precio de mayor accesibilidad.

En el caso cinco, el entrevistado también es propietario de un vehículo “chocolate” el cual expresa también que adquirió dicho bien porque el precio fue mucho más barato que un vehículo regularizado con placas oficiales.

De acuerdo con su experiencia como propietario de un vehículo con placas informales, ¿Por qué considera usted que los propietarios de los vehículos optan por las placas informales no oficiales? Pues la verdad de::sconozco por qué las demás personas, pero yo por lo que adquirí un carro con placas de ese tipo es porque:: se me facilito más conseguirlo porque es mucho más barato:: con este tipo de placas.

-¿Cuáles son los motivos de que se adquieran vehículos con placas informales?

Pues:: como le comenté:: en mi caso fue por la facilidad y por el precio que es mucho más barato.

¿Cree que las otras personas lo hagan por lo mismo, la compra de estos vehículos?

Pues:: muchas veces lo hacen porque es un carro muy nuevo y pues:: les gusta lo nuevo, por ejemplo, mi carro no es tan nuevo, pero yo tengo por necesidad.

De nueva cuenta se da a conocer que aquellos que son dueños de un vehículo no regularizado con placas informales, lo han adquirido por el precio, ya que es menos costoso que un vehículo debidamente regularizado.

En la entrevista número nueve también se expresa que los precios de los vehículos extranjeros, provenientes de Estado Unidos se venden a precios económicos.

(x) y la realidad aquí es que cuando estos autos se venden en este tipo de subastas, realmente vas a encontrar precios increíbles, super económico,

Se vuelve al tema del precio económico de los vehículos extranjeros no regularizados, motivo por el que ciudadanos optan por comprar uno con esas características.

En la entrevista número doce se menciona que la persona compró un vehículo con placas informales a un costo bajo, se adquirió dicho vehículo por la necesidad de trasladarse a su lugar de trabajo, llevar a sus hijos a la escuela, en sí, para realizar actividades básicas y recorrer las distancias necesarias.

-Esta la compramos (señala su vehículo) en: noviembre del año pasado, la compramos porque salió de oportunidad porque es carro ONAPAPA, salió más barato, yo si la uso para mi trabajo, mi esposo tiene un carro, bueno yo tengo un carro que, si es mexicano, pero el da más vueltas (.) el (x) él se queda con mi carro todo el día, pero esa si la usamos par la familia, para llevarlas a la escuela, para mi trabajo, el carro nos costó veinti:seis mil pesos en el lote,

- Un carro mexicano sale muy caro, pero pues igual la legalizada no sé cuánto va a salir.

El tener bajo la propiedad un vehículo, actualmente se ha vuelto una necesidad, en primer lugar, por las distancias que se tienen que recorrer para trasladarse de un lugar a otro, como lo son los lugares de trabajo y las escuelas, principalmente estos dos lugares son a los que la ciudadanía acude más días de la semana, aunado a lo anterior el clima tan extremo que se vive en el estado de Chihuahua.

En el caso número catorce también se expone la necesidad que tienen los ciudadanos para poder trasladarse dentro de las ciudades, las personas que tienen los vehículos con placas informales generalmente son personas de clase humilde o clase media baja, por tal motivo se pretende legalizar a costo accesible el vehículo que circula de manera ilegal por no estar regularizado.

tenemos que buscar el mejor mecanismo, un procedimiento adecuado, sencillo, (.) que no se: a costoso, porque la gente que tiene estos carros es por lo general gente humilde (.) de, sectores populares, de clase media baja, los que no tiene para adquirir un carro nuevo y necesitan tener un vehículo para llevar a sus hijos a ale escuela y son vehículos que: adquieren a precios bajos, por eso pueden tener un vehículo, este, un automóvil, entonces vamos a regularizar, hee (x), que no:

sea mucho el trámite, que:: se simplifique, que:: se puedan entregar las placas o (.) el reconocimiento de (.) la propiedad del vehículo y que:: se pague una cantidad justa por el trámite.

Lo mencionado anteriormente fue expuesto por el presidente de la República, con la finalidad de apoyar a la ciudadanía que cuenta con un vehículo de ilegal estancia en el país, de esta manera proteger su patrimonio ya que son personas mayormente de recursos bajos, sin embargo, la implementación de dicha solución, no erradica el problema de raíz, el cual es el incremento de los vehículos con las características mencionadas con anterioridad.

## **5. CONTRABANDO**

El testimonio número ocho expone que es ilegal que vehículos extranjeros y no regularizados estén dentro del país, ya que es contrabando, sin embargo, dichos automóviles circulan por las carreteras.

“...hay comercio entre los países, en términos de la circulación de vehículos, pero no podemos dejar entrar a nuestro país, de cosas que son ilegales, el gobierno no actúe porque entran por carreteras federales, sobre las cuales ellos tendrían que tener un tema que esta denominado claramente en las leyes como un contrabando...”.

Existe el incumplimiento de las leyes federales, estatales y locales cuando los vehículos con placas informales circulan por las carreteras.

## **6. VIOLENCIA**

De acuerdo a lo expuesto en el caso número seis, se enlaza la inseguridad con la circulación de vehículos con placas no oficiales, por lo que ese tema tiene que tener una rápida solución.

Son muchos los vehículos que existen en estas condiciones y el tema de inseguridad que se vive y que le se achaca (x) achaca este tipo de vehículos, pues yo creo que es algo que debemos de (x) de resolver de la manera más inmediata posible.

Es cierto que tiene que ver la violencia con los vehículos que no portan placas oficiales, sin embargo, no se puede culpar en totalidad que la inseguridad en general es a causa de la

circulación de vehículos con esta característica, toda vez, que en testimonios relatados con anterioridad se puede observar que dichos autos también son utilizados por personas que no pueden comprar un vehículo con placas oficiales, y este vehículo lo usan para trasladarse al trabajo o escuelas.

## CAPITULO VI: CONCLUSIONES

Al haberse realizado el análisis de las categorías que se dividieron en conjunto con los testimonios derivados de las entrevistas efectuadas, se puede concluir que realmente existe un clientelismo político por los supuestos compromisos de campaña que han realizado diversos actores políticos o personas que pretenden llegar a gobernar Ciudad Juárez, la relación surge al otorgar el voto a cambio del cumplimiento de las promesas de campaña, todo esto con respecto a los vehículos con placas no oficiales y su circulación.

En cuanto a la justicia social se concluye que ciertos gobernantes o personas que laboran dentro de algún Ayuntamiento, defienden a todos aquellos propietarios de vehículos que circulan de forma ilegal por las calles de la ciudad, pero esta defensa es sin bases y fundamentos legales, parece que simplemente lo hacen por ganar adeptos a su partido político o por elevar la aceptación de su mandato.

En cada testimonio resalta el termino corrupción, de acuerdo a los testimonios recabados en las entrevistas, se expone que realmente existe una relación de poder entre dichas personas que venden los vehículos o las placas, así como entre las autoridades y/o gobierno, toda vez que no todos los automóviles con esas características son confiscados, ni tampoco se sanciona a las asociaciones que comercializan con este tipo de bienes u objetos.

En lo que respecta a la precariedad se puede apreciar derivado de la presente investigación, que los ciudadanos que circulan de manera ilegal con placas no oficiales, son en su mayoría, personas de bajos recursos, mismas que no cuentan con el dinero suficiente para adquirir un vehículo con legal estancia dentro del país, ya que los vehículos no regularizados son mucho más económicos que aquellos que cuentan con legal estancia y circulación dentro del país.

Un tema no menos importante es el contrabando, delito en el que se incurre al circular con un vehículo sin legal estancia dentro del país, ya que existe la falta de cumplimiento de las leyes a nivel federal, estatal y local.

Referente a la violencia que se dice que los vehículos descritos anteriormente propician actos de violencia, no obstante, se observa que no toda la violencia o inseguridad es a causa de esto, toda vez que la mayoría de las personas que tienen bajo su propiedad este tipo de autos,

los utilizan para trasladarse a sus lugares de trabajo o para llevar a sus hijos a la escuela, esto derivado de que en la actualidad tener un auto no es un lujo, si no una necesidad, por las distancias tan largas que hay que recorrer.

Sin embargo, todos estos datos obtenidos, que fueron expuestos con antelación, no justifican la circulación de los automóviles sin placas oficiales dentro del país, es una realidad que existen, así como también existe la falta de sanciones impartidas de una manera justa a todos aquellos que comercializan los vehículos ilegales y las placas informales, al igual que la falta de sanciones hacia las personas que circulan en este tipo de vehículos con las placas ya descritas.

Al concluir con la investigación que ha sido plasmada en la presente tesis, se propone una política pública en la que los objetivos son controlar los vehículos que circulan, sancionar a quienes hagan caso omiso de las leyes o reglamentos que regulen la circulación legal de los vehículos y de esta manera erradicar la circulación ilegal de automóviles, a continuación, se describe cada objetivo con sus estrategias y líneas de acción:

*Tabla 6.*

<b>Objetivo</b>	<b>Estrategias</b>	<b>Líneas de acción</b>
<p><b>Controlar la circulación vehicular ilegal</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Realización de bases de datos, en donde haya un registro de cada vehículo con placas informales.</li> <li>• Se solicite a la organización que emite las placas informales el registro con el que cuenta de cada vehículo, al cual le haya emitido dichos cartones, para tener un mejor control de los mismos.</li> <li>• Otorgar un plazo de tiempo para que los propietarios de los vehículos con placas informales acudan a registrar el vehículo.</li> <li>• Se establezca una lista de requisitos estrictos, para quienes pretendan solicitar placas informales.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Por parte de Recaudación de Rentas se implemente una campaña de registro de vehículos placas informales.</li> <li>• Se lleven módulos de atención por parte de Recaudación de Rentas, a los locales de las organizaciones, para así motivar a los propietarios de vehículos que realicen el registro correspondiente.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Las placas informales sean por un tiempo determinado, y según el criterio de la autoridad sea el plazo de portabilidad de las placas citadas.</li> <li>• Un gobierno justo en el cual todos los ciudadanos paguen el impuesto obligatorio por contar con un vehículo automotor.</li> <li>• Tener un control de todos los vehículos que circulan, registrándolos en el Registro Público Vehicular.</li> <li>• No permitir la entrada al país a vehículos que no puedan ser importados, de acuerdo a lo estipulado en el Decreto por el que se regula la importación definitiva de vehículos usados del año 2011, que está vigente.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Por parte de la autoridad competente, se aplique un cuestionario de diagnóstico, para evaluar si el propietario del vehículo es apto para la solicitud de placas informales y por cuanto tiempo se podrán utilizar las mismas.</li> <li>• Se pague anualmente el monto correspondiente al año del vehículo, al impuesto que pagan los vehículos ya registrados que portan las placas metálicas oficiales ante Recaudación de Rentas, así como también paguen los recargos por no pagar a su debido tiempo el impuesto citado.</li> <li>• La Fiscalía General del Estado, tenga una base de datos exclusiva para anexas los vehículos con placas informales en circulación, para así que acudan los propietarios de estos a realizar dicho registro.</li> </ul>
<p><b>Sancionar a quienes conducen vehículos sin el registro correspondiente</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Evitar que vehículos con placas informales circulen sin estar dados de alta en Recaudación de Rentas y dentro del Registro Público Vehicular.</li> <li>• Retirar de circulación los vehículos que no cumplan con los requisitos del registro, toda vez que no cumplen con lo establecido por los artículos 33 de la Ley de Vialidad y Tránsito para el Estado de Chihuahua numeral, 62 Reglamento de Vialidad y Tránsito del Municipio de Juárez, 15 y 25 de la Ley del Registro Público Vehicular.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Realizar sanciones pecuniarias o corporales, según lo amerite el caso particular, a quienes no cumplan con los registros establecidos respecto a los vehículos que conduzcan.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Multar a las organizaciones que expidan placas informales a propietarios de vehículos que no cumplan con los requisitos necesarios.</li> </ul>	
<p><b>Erradicar vehículos que circulen de manera ilegal</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• No se encuentre en ilegal circulación ningún vehículo en la ciudad.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Motivar a los ciudadanos propietarios de un vehículo, a circular de forma legal y segura.</li> </ul>

*Fuente: Elaboración propia.*

## CAPITULO VII: BIBLIOGRAFÍA

- A.C., R. (2020). *Rinave A.C.* Obtenido de @RinaveChihuahua:  
<https://www.facebook.com/RinaveChihuahua/>
- Acuña Chaverri, I. A. (2009). Elementos conceptuales del clientelismo político y sus repercusiones en la democracia. *Reflexiones* 88 (2), 27-36.
- Alarcón Gil, C. (2014). Ciudad Juárez: Sociedad, criminalidad y violencia transnacional. En A. M. Jaramillo, *Ciudades en la encrucijada: violencia y poder criminal en Río de Janeiro, Medellín, Bogotá y Ciudad Juárez* (pág. 249). Medellín, Colombia: Corporación Región.
- Aller Vera, R. L. (s.f.). La incautación de vehículos por presunto delito de contrabando y la vulneración del derecho de propiedad.
- Álvarez del Campo, I. (2019). Influencia del parque vehicular en los requisitos de ventilación de túneles. Cantabria, España: Universidad de Cantabria.
- ANAPROMEX. (2021). *ANAPROMEX*. Obtenido de Recuperado de <https://anapromex.com.mx/>
- Anguamea Martínez, M. T. (2019). Legitimación y Permanencia de Organizaciones Afiliadoras de Vehículos de Procedencia Extranjera en Sonora, 2004-2019. *Tesis de maestría no publicada*. Hermosillo, Sonora, México: El Colegio de Sonora.
- Anónimo. (2020). Origen de las placas rojas. (C. I. Quiñones Pacheco, Entrevistador)
- Arauz Rivadeneira, J. A. (2015). El régimen de excepción "vehículo de uso privado del turista" y su aplicación en la frontera entre Ecuador y Colombia. *Comercio & negocio*, (No. 5), 33-42.
- Arévalo Avecillas, D. y. (2009). Proyecto de sostenibilidad financiera de una concesionaria de vehículos usados. Ecuador.
- Aruquipa Suntura, F. (2012). Procedimientos de inspección técnica de los códigos alfanuméricos de chasis y/o número de identificación del vehículo (V.I.N.). La Paz, Bolivia.
- Audelo Cruz, J. M. (2004). ¿Qué es el clientelismo? Algunas claves para comprender la política en los países en vías de consolidación democrática. *Estudios Sociales*, 12, 124-142.
- Barrera-Enderle, A. (2018). Aduanas, poderes locales y contrabando de automóviles. El desafío al Estado-Nación desde la frontera noreste, 1920-1960. *Humanitas*, 4, (No. 45), 9-44.

- Bedoya Marulanda, J. F., Escobar Escobar, J. C., & Sánchez Parra, A. y. (2018). Estudios sobre comportamiento electoral, ¿qué explica la participación en las urnas? Un estado del arte. *Estudios Políticos (Universidad de Antioquia)*, 54, 177-198.
- Belcher, W. L. (2010). Semana 1. El diseño de tu plan para escribir. En W. L. Belcher, *Cómo escribir un artículo académico en 12 semanas. Guía para publicar con éxito* (págs. 17-28). México: Flacso.
- Bernal Saavedra, S. J. (2005). Regularización impositiva de adeudos tributarios de vehículos indocumentados. *Tesis de diplomado no publicada*. La Paz, Bolivia: Universidad Mayor de San Andrés.
- Borunda, E. y. (2015). Voto, participación ciudadana y competitividad política: 30 años de procesos electorales en Ciudad Juárez. *Chihuahua Hoy 2015*, 71-99.
- Bouzas, A. (2012). México: los grupos de presión. Lorenzo Meyer. *Problemas del Desarrollo. Revista Latinoamericana de Economía*, 6, (No. 25), 144-146.
- Cantera, S. (31 de diciembre de 2019). Extienden decreto para la importación de autos usados. *El Universal*.
- Capítulo I. De los Derechos Humanos y sus Garantías. (1917). En *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos* (pág. 16). México.
- Castro Cobo, M. J. (2014). Investigación de la legalidad y cumplimiento tributario en la compra venta de vehículos usados en el Ecuador. Universidad Andina Simón Bolívar. Quito, Ecuador.
- Chihuahua, E. d. (2020). *Gobierno del Estado de Chihuahua*. Obtenido de Vehículos sin placas oficiales serán retirados por los tres órdenes de Gobierno en Juárez:  
<http://www.chihuahua.gob.mx/contenidos/vehiculos-sin-placas-oficiales-seran-retirados-por-los-tres-ordenes-de-gobierno-en-juarez>
- Chipix Notz, M. R. (2014). Estudio administrativo de una empresa importadora de vehículos usados tipo sedan, pick up y de doble tracción.
- Cruz-Rivera, R. &. (2008). Acumulación de productos al final de su vida útil en México, el caso de los vehículos automotores. *Revista Internacional de Contaminación Ambiental* 24 (3), 117-130.
- Cuito Freire, A. V. (2014). La importación de autos y su impacto en el mercado informal de venta de autos usados en la feria de Ambato. Universidad Técnica de Ambato. Ambato, Ecuador.

- Dahl, R. A. (2009). Democratización y oposición pública. En R. A. Dahl, *La poliarquía: participación y oposición* (págs. 13-26). Madrid, España: Tecnos.
- Díaz Müller, L. (1986). Grupos de presión y derechos humanos. *Revista mexicana de sociología*, 48, (No. 3), 253-271.
- Domínguez, A. (29 de septiembre de 2021). *Entrelíneas*. Obtenido de <https://entrelineas.com.mx/local/propone-organizacion-crear-padron-de-chuecos-en-espera-de-regularizacion-federal/>
- Dorraj, M. (2017). Populism and Corporatism in the Middle East. *Chinese Political Science Review*, 2, 288-313.
- Electoral, I. N. (noviembre de 2021). *Ubicación e Integración de Mesas Directivas de Casillas (ENCARTE)*. Obtenido de <https://www.ieechihuahua.org.mx/public/sistema/archivos/Documentos%20de%20consulta/Docs/Proceso%20Electoral%202020-2021/Ubicacion%20de%20Casillas/14-05-2021/ROSALES.pdf>
- Escalante Olarte, M. Y., & Hernández Santiago, D. Y. (2018). Viabilidad jurídica de la internación temporal de vehículos de matrícula venezolana en el municipio de San José de Cúcuta como zona de frontera con el estado de Táchira. Cúcuta, Colombia: Universidad Libre Seccional Cúcuta,
- Estado, F. G. (2021). *Registro Público Vehicular (REPUVE)*. Obtenido de Recuperado de: [http://fiscalia.chihuahua.gob.mx/inicio/?page\\_id=128](http://fiscalia.chihuahua.gob.mx/inicio/?page_id=128)
- Favia, L. (2020). *Yo Ciudadano*. Obtenido de Parque vehicular en aumento, una problemática ambiental: <https://yociudadano.com.mx/noticias/parque-vehicular-en-aumento-una-problematika-ambiental/>
- González, E., & Reyes, R. y. (25 de noviembre de 2019). El Sol de Parral. *Rutas de Chuecos, un secreto mal guardado*.
- Gutiérrez, R., & Frydson, M. F. (2011). Aplicación de visión por conmutador para el reconocimiento automático de placas vehiculares utilizado OCR's convencionales. Ecuador.
- Hernández Sampieri, R. (2014). *Metodología de la investigación*. México: Mc Graw Hill Education.

- Hernández Sampieri, R. (2014). Parte 2. El proceso de la investigación cuantitativa. En R. Hernández Sampieri, *Metodología de la investigación* (págs. 33-57). México: Mc Graw Hill.
- Holguín Pérez, R. (22 de octubre de 2019). Hay en el estado 205 mil vehículos chuecos. *El Heraldo de Chihuahua*.
- Holguín Pérez, R. (20 de octubre de 2019). Legalizarían autos chuecos en 2020. *El Heraldo de Chihuahua*.
- Huerta de Ávila, E. (2014). Control Vehicular en México: El programa del Registro Público Vehicular. *Buen Gobierno*, 16, 146-156.
- IEE. (2021). *IEE Chihuahua*. Obtenido de IEE Chihuahua:  
[https://www.ieechihuahua.org.mx/\\_resultados\\_computos2021](https://www.ieechihuahua.org.mx/_resultados_computos2021)
- INEGI. (2020). *Instituto Nacional de Estadística y Geografía*. Obtenido de  
<http://cuentame.inegi.org.mx/monografias/informacion/chih/poblacion/>
- INEGI. (2021). *Instituto Nacional de Estadística y Geografía*. Obtenido de  
<https://www.inegi.org.mx/temas/estructura/>
- Instituto Municipal de Investigación y Planeación, Ciudad Juárez, Chihuahua*. (2020). Obtenido de Niveles de Bienestar: <https://www.imip.org.mx/imip/node/141>
- Juárez, A. e. (2020). *Sistema de indicadores de calidad de vida*. Obtenido de  
<https://asiestamosjuarez.org/datos-oficiales/poblacion-estimada-del-estado-de-chihuahua/>
- Klimina, A. (2018). An Unfortunate Alignment of Heterodoxy, Nationalism, and Authoritarianism in Putin's Russia. *Journal Of Economic Issues*, 52:2, 517-526.
- Lacayo Ojeda, M. H. (2016). 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*.
- Leónidas Aguirre, J. (2012). Redes clientelares. Una perspectiva teórica desde el análisis de redes sociales. Buenos Aires, Argentina: CIEPP.
- López Gutiérrez, P. (2015). Del comercio informal y los espacios públicos. *La brújula, Nexos*.
- López Torres, V., & Moreno Moreno, L. R. (2015). Comercio informal: un caso en Ensenada, Baja California. *Gestión y Estrategia: Organizaciones Teoría y Casos*, 47, 49-60.

- Machuca Segovia, F. A. (2013). Proceso a seguir para la matriculación obligatoria de vehículos particulares en el Cantón Cuenca. Cuenca, Ecuador.
- Márquez Ramírez, C. A. (2011). Impacto generado por la ley 1383 de 2010 que modifica la ley 769 de 2002, en relación con las sanciones por infracciones de tránsito en el Valle de Aburrá. Medellín, Colombia.
- Martínez Rodríguez, M. C., & Kuppusamy, I. y. (2006). Legalización de los autos chocolate, políticas públicas vs impacto ambiental. *Calidad Ambiental*, vol. 11, No. 2, 10-13.
- Merchán Galarza, P. J. (2018). Efectos de las restricciones aduaneras de importaciones, vehículos en Guayaquil, año 2012 al 2016.
- México, G. d. (2020). *Hacienda, Secretaría de Hacienda y Crédito Público*. Obtenido de Servicio de Administración Tributaria:  
[http://omawww.sat.gob.mx/aduanasPortal/Paginas/index.html#!/importaciones\\_autosusados](http://omawww.sat.gob.mx/aduanasPortal/Paginas/index.html#!/importaciones_autosusados)
- Mizrahi, Y. (1994). Las elecciones en Chihuahua. *Centro de Investigación y Docencia Económicas A.C.*, 133-140.
- Mizrahi, Y. (1998). Voto retrospectivo y desempeño gubernamental: las elecciones en el estado de Chihuahua. *Centro de Investigación y Docencia Económicas A.C.*
- Navarrete Vela, J. P. (2018). Desempeño de Morena en los procesos electorales de 2017. *Apuntes Electorales*, No. 59, 133-181.
- Ollivier Fierro, J. Ó. (2018). El destino final de los vehículos automotores. Un problema ambiental poco tratado en Chihuahua, México. *Excelencia Administrativa*, 46, 41-60.
- ONAPPAFA, A.C. (2021). Obtenido de Recuperado de <http://onappafa.net/info.php>
- Palma, E. (2004). El votante mexicano. Democracia, actitudes políticas y conducta electoral, de Alejandro Moreno. *Sociológica*, vol. 19, núm. 56., 267-276.
- Parra, P. (2015). El negocio de autos usados, víctima del efecto dominó. *Empresarial (I) Gestión*, 255, 48-51.
- Parsons, W. (2007). Análisis de la implementación y los resultados. Análisis de la implementación, la evaluación, el cambio y el impacto. En W. Parsons, *Políticas Públicas. Una introducción a la teoría y la práctica del análisis de políticas públicas*. (págs. 477-509). México: FLACSO.

- Pineda Cachero, A. (2002). Lobbies y grupos de presión: de la política a la comunicación. Una fundamentación teórica. *Laurea Hispalis: Revista internacional de investigación en relaciones públicas, ceremonial y protocolo*, 1, 87-122.
- Quezada, V. F. (26 de abril de 2006). DECRETO por el que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos automotores. *Diario Oficial de la Federación*.
- Quimbita Tercero, R. M. (2016). Análisis del mercado de vehículos usados y su comercialización en el Distrito Metropolitano de Quito considerando la asimetría de información entre compradores y vendedores. Quito, Ecuador.
- Quintanilla Madero, C. (2021). *Diario Oficial de la Federación*. Obtenido de Norma Oficial Mexicana NOM-131-SCFI-1998, Determinación, asignación e instalación del número de identificación vehicular-Especificaciones: Recuperado de [http://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=4886072&fecha=06/07/1998](http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=4886072&fecha=06/07/1998)
- Ramírez Castillo, G. V. (2017). El mercado informal de la compra/venta de vehículos usados en ferias y patios de la provincia de Pichincha. Tesis de maestría no publicada. Universidad Andina Simón Bolívar. Quito, Ecuador.
- Ramírez López, L. y. (2013). Crecimiento económico, corrupción e instituciones en México. *Nósis, Revista de ciencias sociales y humanidades*, 22, (No. 43), 104-133.
- Reyes, F. (16 de octubre de 2021). Firma AMLO el decreto para regularizar autos "chuecos". *El Heraldo de Chihuahua*.
- Rodríguez Alonso, J. A. (2019). Clientelismo político: un acercamiento al caso del estado de Chihuahua y Sinaloa. En J. E. En A. Paniagua Vázquez, *La encrucijada de la democracia en México: visión desde la región Paso del Norte* (pág. 88). Ciudad Juárez, México: Departamento de Publicaciones, El Colegio de Chihuahua.
- Rodríguez Barriga, D. A. (2019). Caracterización del impacto generado por los vehículos venezolanos en el centro de Cúcuta.
- Salinas Galarza, A. M. (2014). Impacto de la importación de autos usados según D. S. 29836 en las casas importadoras (2000-2012) caso La Paz. La Paz, Bolivia.
- Schenoni, L. L. (2007). El concepto de lo político en Nicolás Maquiavelo. *Andamios*.

- Social, S. d. (11 de noviembre de 2021). *Catálogo de Localidades*. Obtenido de <http://www.microrregiones.gob.mx/catloc/LocdeMun.aspx?tipo=clave&campo=loc&ent=08&mun=055>
- Tovar, H. (21 de septiembre de 2020). Van 300 autos sin placas decomisados. *El Herald de Juárez*. Obtenido de El Herald de Juárez: <https://www.elheraldodejuarez.com.mx/local/van-300-autos-sin-placas-decomisados-noticias-de-ciudad-juarez-5786275.html>
- Urbina Ortiz, V. (2009). Impacto de los automóviles usados de procedencia extranjera ilegal al cambio climático en el municipio de San Luis Potosí y zona conurbada. San Luis Potosí, San Luis Potosí, México: Universidad Autónoma de San Luis Potosí.
- Urbizu-González, A. L., Andrade-Limas, E. d., De la Garza-Requena, F. R., & Macias-Hernández, B. A.-E. (2014). Incremento vehicular y estimación de las emisiones a la atmósfera de vehículos de motor en Victoria, Tamaulipas. *TecnoINTELECTO, órgano de divulgación científica*, 11, (No. 1), 34-41.
- Vanegas Avilés, L. M. (2010). La ciencia política en las ciencias sociales. *Reflexiones, Revista Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Costa Rica*, 179-183.
- Vargas, M. (02 de septiembre de 2020). Autos "chuecos". *El Diario de Juárez*. Obtenido de El diario de Juárez: <https://diario.mx/juarez/esconden-propietarios-sus-autos-chuecos-20200901-1703597.html>
- Vivas Paguatin, K. A. (2020). La finalidad sancionatoria de la multa. Santiago de Calo, Colombia.