

Realidad económica de la fevaq

REVISTA DE INFORMACIÓN Y ANÁLISIS
DE LA FACULTAD DE ECONOMÍA
"VASCO DE QUIROGA",
DE LA UNIVERSIDAD MICHOACANA
DE SAN NICOLÁS DE HIDALGO

AÑO 24. NÚM. 60 | JUL ° AGO ° SEP | 2019 ISSN: 04-2019-013015385100-203
Fecha de última actualización: 23 de septiembre de 2019



Source: World Public Image Library gdc

REVISTA DE INFORMACIÓN Y ANÁLISIS DE LA FACULTAD DE ECONOMÍA "VASCO DE QUIROGA" DE LA UNIVERSIDAD MICHOACANA DE SAN NICOLÁS DE HIDALGO

Autores

KATIA BEATRIZ VILLAFÁN VIDALES, KENIA ITZAYANA FARFÁN ÁLVAREZ Y FLOR DÍAZ SÁNCHEZ

MISAEEL HERNÁNDEZ CASTILLO Y RAÚL ANTHONY OLMEDO NERI

ARTURO ÁLVAREZ TOLEDO Y JORGE ANTONIO YEVERINO JUÁREZ

GABRIELA CASTRO MERCADO E IBRAHIM SANTACRUZ VILLASEÑOR

GUILLERMO VARGAS URIBE

QUETZALLI RUIZ ARIAS Y JOSÉ RUBÉN TORRES ORTIZ

Dirección de la Revista

José Rubén Torres Ortiz

Jefe Editor

Ibrahim Santacruz Villaseñor

Comité Editorial Interno

Ramiro González Asta
Arturo Álvarez Toledo
Rodolfo Aguilera Villanueva
Ma. De La Luz Martín Carbajal
Guillermo Vargas Uribe
Erika Jenny González Mejía
Gabriel Tapia Tovar
José Manuel González Pérez
Rosa Vega Cano

Comité Editorial Externo

Alfonso Mercado (COLMEX)
Marcos Reyes Santos (COLEF)
Wilfrido Ruiz Ochoa (COLEF) †
Guillermo Valdiviezo (UACH)
Miguel Ángel Vite Pérez (IPN)
Rosario Cota Yáñez (UdeG)

REALIDAD ECONÓMICA DE LA FEVAQ.

Año 24, No. 60 Julio—Septiembre, revista editada por la Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo a través de la Facultad de Economía "Vasco de Quiroga", Av. Francisco J. Mújica, s/n, Ciudad Universitaria, C.P. 58030, Tel: 322-3500 Ext. 3043 - 3044

Sitio: www.realidadeconomica.umich.mx/

E-Mail: realidadeconomica@umich.mx

Editor: Ibrahim Santacruz Villaseñor. Reserva

de Derechos al Uso Exclusivo No. 04-2019 ISSN:

013015385100-203; ambos otorgados por el Instituto

Nacional de Derechos de Autor. Responsable de la

última actualización de este número. **Green Data**

Center de la Facultad de Economía "Vasco de

Quiroga". Carlos Urquiza Villegas,

curquiza@umich.mx. Ave. Francisco J. Mújica

s/n, Ciudad Universitaria, C.P. 58030, Tel. (443) 322-

3500 Ext. 3043 - 3044. Fecha de última actualización,

23 de Sep. de 2019.

Las opiniones expresadas por los autores no necesariamente reflejan la postura del editor de la publicación.

Esta revista puede ser reproducida con fines no lucrativos, siempre y cuando se cite la fuente completa y su dirección electrónica. De otra forma requiere permiso previo por escrito de la institución y de su autor.

Web Admin: Carlos Urquiza Villegas. (M.C.S.E.)

Técnicos: Alumnos del 7o Semestre de la FEVAQ

Sergio Sixtos Patiño y Josué Neftalí Burgos Magaña

Elaborada en Morelia, Michoacán, México, © **MMXIX**



DIRECTORIO

UNIVERSIDAD MICHOCANA DE SAN NICOLÁS DE HIDALGO

Dr. Raúl Cárdenas Navarro
Rectoría

L.E. Pedro Mata Vázquez
Secretaría General

Dr. Orépani García Rodríguez
Secretaría Académica

M.E. en M.F. Silvia Hernández Capi
Secretaría Administrativa

Dr. Héctor Pérez Pintor
Secretaría de Difusión Cultural

Dr. Juan Carlos Gómez Revuelta
Secretaría Auxiliar

Lic. Luis Fernando Rodríguez Vera
Abogado Jurídico

Dr. Rodrigo Gómez Monge
Tesorero

M.C. Rodrigo Tavera Ochoa
Contralor

Dr. Marco Antonio Landavazo Arias
Coordinación de la Investigación Científica

FACULTAD DE ECONOMÍA "Vasco de Quiroga"

Dr. Ibrahim Santacruz Villaseñor
Director

M.C. Erika Jenny González Mejía
Secretaria Académica

Ing. Paulina Ramírez Vital
Secretaria Administrativa

Dr. Manuel Ricardo Romo de Vivar Mercadillo
Jefe de la División de Posgrado

CONTENIDO

Presentación Pág. — 04

Inseguridad en el Transporte Terrestre Dentro del Comercio Internacional en América Latina:

El Caso de México y Brasil.

Katia Beatriz Villafán Vidales

Kenia Itzayana Farfán Álvarez

Flor Díaz Sánchez Pág. — 12

Desarrollo y Organización Productiva en Torno a la Floricultura: El Caso del Municipio de Tenancingo, Estado de México.

Misael Hernández Castillo

Raúl Anthony Olmedo Neri Pág. — 26

La Cantidad de Dinero que dejó el Turismo en su Visita al Municipio de Pátzcuaro; Michoacán, Período 2010-2017.

Arturo Álvarez Toledo

Jorge Antonio Yeverino Juárez Pág. — 39

La industria Automotriz en Guanajuato, México.

Gabriela Castro Mercado

Ibrahim Villaseñor Santacruz Pág. — 57

Propuesta para Eliminar el Horario de Verano y Crear Tres Husos Horarios en Pro de la Mayor Eficiencia y Eficacia Energética y de la Democratización de México.

Guillermo Vargas Uribe Pág. — 73

Diagnóstico Situacional del Sector de Ahorro y Crédito Popular en México SACP: Un Análisis Comparativo de sus Opciones Organizativas, 2016-2017.

Quetzalli Ruiz Arias

José Rubén Torres Ortiz Pág. — 86

Convocatoria Pág.— 100

PRESENTACIÓN

La revista Realidad Económica de la FEVaQ numero 60, relativo al trimestre julio agosto septiembre de los corrientes, pone a su consideración los ensayos que gentilmente se proponen, pensando más en la necesidad de divulgar a la comunidad universitaria el status de las investigaciones y no solo el afán de conseguir puntos para el estímulo profesional que, reconocemos también valido pero que dificulta reunir el material mínimo de la publicación en forma y tiempo. Cabe mencionar que esto deviene de un trámite ajeno a la revista; **INDAUTOR** debía haber remitido el código del ISSN para esta revista digital desde hace mucho tiempo pero la inexplicable ausencia del presidente de este instituto mantiene el impasse.

Por el momento y en cumplimiento de nuestra obligación presentamos a continuación los artículos que conforman este ejemplar y que cumplieron satisfactoriamente con la convocatoria correspondiente

INSEGURIDAD EN EL TRANSPORTE TERRESTRE DENTRO DEL COMERCIO INTERNACIONAL EN AMÉRICA LATINA: EL CASO DE MÉXICO Y

BRASIL que insertan las CC KATIA BEATRIZ VILLAFÁN VIDALES, KENIA ITZAYANA FARFÁN ÁLVAREZ Y FLOR DÍAZ SÁNCHEZ, quienes nos expresan en su Resumen; La seguridad en el transporte terrestre de mercancías es un tema central para la competitividad de las economías latinoamericanas, ya que además de provocar pérdidas económicas tiene efectos en el resto de la cadena logística. Tanto en México como en el resto de América Latina la seguridad logística es necesaria para mantener un control y seguimiento del transporte de carga, dadas las circunstancias de riesgo que existen a nivel internacional. De acuerdo con la CEPAL (2013) México y Brasil se encuentran con los más altos índices de inseguridad en el transporte terrestre y una de las principales características es la ausencia de autoridades viales en las carreteras principales de estos países. En los últimos seis años (2010-2017) la inseguridad en el transporte ha aumentado 106% (Canacar, 2018), especialmente en el ferroviario y el autotransporte. Los robos en el transporte terrestre generan una disminución de competitividad de entre **20 y 30%**. Ante la búsqueda de soluciones esta situación, las empresas han basado su seguridad en la contratación de

personas con perfiles idóneos y altamente confiables, además de establecer estrategias operacionales haciendo uso de las tecnologías de vanguardia para su protección.

Para concluir. En general el transporte terrestre es la mejor opción para distribuir los productos de las empresas principalmente en lugares de difícil acceso. El transporte de carga es un eslabón primordial dentro de los procesos de comercialización tanto hacia el interior como hacia el exterior del país, lo que aporta en gran medida al crecimiento e incluso sostenibilidad de los procesos comerciales. Sin embargo la inseguridad afecta directamente al transporte de carga terrestre en América Latina en general, y particularmente en cómo se presentó en este ensayo México y Brasil, que son los países que presentan los índices más altos de inseguridad en el transporte. Esta situación ha tenido repercusiones sobre todo económicas en las cadenas logísticas y consecuencias para la competitividad de estos países, afectando directamente al comercio internacional en su conjunto. La falta de seguridad en las cadenas logísticas afecta la imagen del país a nivel internacional, desalienta el emprendimiento y la inversión privada, provocando una reducción de los ingresos

tributarios y un alza de los precios de los bienes.

Sin embargo, tanto los gobiernos como las empresas han ido incorporando medidas con el fin de contrarrestar dicha inseguridad, en conjunto buscan garantizar la protección de las mercancías. La seguridad es un factor determinante para llevar a cabo procesos de transporte exitosos y contar con un procedimiento logístico que garantice la seguridad de las mercancías que son transportadas vía terrestre para asegurar las entregas en cada uno de los puntos determinados por los clientes y las empresas. Finalmente la innovación tecnológica también ha tenido una importante contribución en la seguridad del transporte, mediante diseños que blindan a las mercancías de robos y hurtos, pero que además contribuyen a la sustentabilidad del transporte internacional de mercancías.

DESARROLLO Y ORGANIZACIÓN PRODUCTIVA EN TORNO A LA FLORICULTURA: EL CASO DEL MUNICIPIO DE TENANCINGO, ESTADO DE MÉXICO. Estudio sobre posibilidades de inversión cuyos autores MISAEL HERNÁNDEZ CASTILLO Y RAÚL ANTHONY OLMEDO NERI

nos dicen en el Resumen; La floricultura en México presenta áreas de oportunidad en el mercado nacional e internacional, no obstante, existen problemas sociales, políticos y técnicos que intervienen de forma negativa y positiva en su desarrollo. Por ello, en el presente trabajo se analiza el caso del municipio de Tenancingo, el desarrollo de puntos de venta como el Mercado de Flores “Xochiquetzal” y los problemas a los que se enfrentan los productores florícolas para poder incrementar el nivel de tecnificación que existe en sus sistemas de producción.

Mediante entrevistas y trabajo de campo en el municipio se identificaron las especies cultivadas respecto al tipo de clima, la finalidad de la venta y las relaciones sociales que allí se mantienen dentro de la vida cotidiana.

Y concluyen. En el caso de Tenancingo, existen variables de desarrollo importante resultado de la organización de los productores y la propia economía que depende de la producción florícola. A través del trabajo de campo realizado en el municipio, se identificó que un elemento importante que se puede concatenar a la falta de tecnificación de la cadena de valor en la producción florícola en dicho municipio, se debe a la arbitrariedad para el otorgamiento de los recursos, créditos e

incentivos para hacer más eficientes los procesos, reducir costos e incrementar la tasa de ganancia.

En cualquier caso, la falta de una política regional que identifique las dinámicas productivas predominantes en un territorio para su fomento y consolidación deriva en problemas no sólo organizativos, sino también productivos que limita la entrada de las mercancías en mercados geográficamente distantes y económicamente importantes.

LA CANTIDAD DE DINERO QUE DEJO EL TURISMO EN SU VISITA AL MUNICIPIO DE PÁTZCUARO; MICHOACÁN, MÉXICO PERIODO 2010-2017. Artículo que los CC ARTURO ÁLVAREZ TOLEDO Y JORGE ANTONIO YEVERINO JUÁREZ ponen a su consideración en el desarrollo de las ventajas comparativas de nuestro estado y comentan en el Resumen; La actividad turística en Michoacán ocupa el tercer lugar en generación de recursos económicos para el estado, después de la agricultura y la recepción de divisas extranjeras, y cuenta con atractivos de ciudades coloniales, pueblos mágicos, playas y de aventura, señaló la Secretaría de Turismo estatal.

En turismo, Michoacán puede dividirse en zonas o regiones, también es posible destacar los atractivos de cada municipio. Sin embargo, los puntos del estado que son parada obligada para los turistas son: Morelia, Uruapan, Pátzcuaro, Cuitzeo y Lázaro Cárdenas, entre otros. Pátzcuaro es también un destacado lugar para el turismo. A sólo 30 minutos de la capital Morelia, el turismo en este municipio es una actividad de suma importancia para la economía del lugar, ya que la derrama económica que deja el turista que visita este lugar, hace que la economía de la localidad sea más activa comercialmente.

En este artículo se investigó sobre la cantidad de turistas nacionales y extranjeros que visito Pátzcuaro, al igual el tiempo de su estancia; cuánto dinero gastan, entre otras cosas.

Dentro de los resultados obtenidos de esta investigación, vemos que los turistas extranjeros gastan casi el doble respecto al turista nacional; y también su estancia del turista extranjero es casi el doble que el del turista nacional.

Otro punto relevante a destacar es que el turista extranjero es madamas el 6 o 7% del total del turista que visita Pátzcuaro, y por último se cuantifico la derrama económica que dejó el total del turismo en

su visita a Pátzcuaro durante el periodo 2010-2017.

LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN GUANAJUATO, MÉXICO.

Investigación que los CC GABRIELA CASTRO MERCADO Y IBRAHIM SANTACRUZ VILLASEÑOR realizan

de este sector productivo de punta en nuestro país a través de indicadores económicos que especifican a partir de su Introducción. Durante la década de los ochenta, México decide dejar atrás una etapa altamente proteccionista basada en el modelo de Industrialización por Sustitución de Importaciones (ISI) y comienza a adoptar un nuevo modelo económico, el neoliberal. Este proceso de cambio inicia en la década de 1980, y se concreta en 1994 con el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (antes TLCAN, ahora T-MEC), el cual se planteó como objetivos primordiales la apertura comercial y financiera, mediante la eliminación de las barreras arancelarias existentes y fomentación de la competencia en el libre comercio. Todo esto en su conjunto resultó una pieza clave para la industria automotriz, particularmente, para la guanajuatense, pues gracias a la liberalización económica, el estado ha captado la atención de muchos inversionistas extranjeros, y ha

logrado atraer a grandes empresas transnacionales para instalar sus plantas automotrices en la entidad, lo cual conduce a una mejora en el nivel de empleo, de exportaciones, de crecimiento y desarrollo tanto económico como industrial. En la actualidad, Guanajuato es el único estado del país que cuenta con cinco plantas armadoras y es considerado como el Clúster Automotriz más importante y dinámico de toda América Latina.

El presente artículo sintetiza el tema de la industria automotriz guanajuatense a partir de la década de los noventa hasta la actualidad, muestra ciertas características y tendencias de los indicadores económicos más importantes a nivel mundial, nacional y estatal (caso del estado de Guanajuato), se evalúa el desempeño económico y la evolución de este sector. Por ello, la investigación se divide en cuatro etapas. La primera y segunda etapa, desglosa brevemente la industria automotriz a nivel mundial y en México, respectivamente. La tercera, desarrolla un análisis más profundo sobre el caso particular de dicho sector en el estado de Guanajuato. Finalmente, la cuarta, expone la conclusión final.

PROPUESTA PARA ELIMINAR EL HORARIO DE VERANO Y CREAR TRES HUSOS HORARIOS EN PRO DE LA MAYOR EFICIENCIA Y EFICACIA ENERGÉTICA Y DE LA DEMOCRATIZACIÓN DE MÉXICO, misma que realiza el C GUILLERMO

VARGAS URIBE y que desprende de su publicación “El bárbaro asunto del horario de verano”, Porqué de Michoacán,

año 6, no. 344, 28-marzo-2001, pp.27-29.

Exposición de Motivos: El Horario de Verano no tiene un ningún objetivo social; por eso el ciudadano medio lo ha rechazado. Los horarios de todas las naciones, de todos los pueblos, a lo largo de la historia, los ha determinado el ASTRO REY, el SOL; el Señor Sol y su movimiento aparente diurno-estacional sobre nuestra bóveda celeste (la forma en la que percibimos el firmamento). El sol es el mismo para todos, sale para todos y da la HORA SOLAR para todos. Si yo no uso reloj no podré saber cuál es la hora legal; que es impuesta por el gobierno en turno; Sin embargo, si observo el movimiento diurno aparente del sol, podré conocer la hora solar; la verdadera, porque es la que realmente marca el señor SOL; bajo esta última, es como se rigen los viejos y sabios campesinos. La hora solar, a

diferencia del clima de la tierra, no la puede modificar el ser humano, por muy democrático u autoritario que sea su sistema.

El problema es que ya los economistas y el gobierno, en su ignorancia de la geografía de México, están amenazando no sólo con crear problemas económicos; el supuesto mayor gasto de energía que aduce el gobierno federal es una falacia para el consumidor medio; problemas de índole político, jurisdiccional, administrativo,

además del malestar social ya evidente, parecen agregarse a la peligrosa mezcla propiciada por la tecnocracia.

Y llama la atención del gobierno de la siguiente manera; Señores del gobierno: ¡el horario no lo pueden determinar política o económicamente!; éste tiene una connotación eminentemente geográfica. No lo pueden modificar por decreto presidencial. Antes todo lo podía el Señor Presidente. Ahora debe opinar la ciudadanía.

Y termina concluyendo; No estoy descubriendo ni el hilo negro, ni el agua tibia; lo que propongo es, simplemente, regresar a los orígenes; es decir, retomar lo que decretó el presidente de la República, el general Álvaro Obregón, el 29 de diciembre de 1921, en su “Artículo

Segundo.- A partir [del día 1º. de enero de 1922], se adoptará el sistema de Husos Horarios admitido por la mayoría de los países civilizados y, en consecuencia, se acepta como meridiano tipo de 105 grados al oeste de Greenwich, desde Baja California hasta los estados de Veracruz y Oaxaca, inclusive, y en el resto del país se considera el meridiano tipo 90 grados al oeste de Greenwich”.

DIAGNOSTICO SITUACIONAL DEL SECTOR DE AHORRO Y CRÉDITO POPULAR EN MÉXICO SACP: UN ANÁLISIS COMPARATIVO DE SUS OPCIONES ORGANIZATIVAS 2016

– 2017 que en cumplimiento de objetivos y metas de esta investigación autorizada y financiada por la Coordinación de Investigación Científica CIC de la UMSNH publican los **CC QUETZALLI RUIZ ARIAS y JOSÉ RUBÉN TORRES ORTIZ. INTRODUCCION.**

El Sistema Financiero Mexicano brinda atención diferenciada a la población, supervisado por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores CNBV en cuanto a la actividad oficial concesionada. Se reconocen 24 sectores, 70 figuras jurídicas y más de 5000 entidades en operación en el país. (CNBV, 2015)

En este contexto destacamos la importante participación del llamado Sector de Ahorro y Crédito Popular SACP cuyo antecedente son las cajas de ahorro y préstamo, mismas que desde los años 60s del siglo pasado promueven el micro crédito, ahora formalmente incorporadas a la política de promoción del desarrollo por el Estado mexicano.

Sin embargo el SACP a la fecha no ha sido capaz de mostrarse como una verdadera alternativa. La persistencia de la informalidad y la usura, las ambigüedades y duplicidades de una abundante legislación al efecto, obstaculizan el uso de las diferentes opciones que presenta la ley que les da origen, diluyendo esta posibilidad para los pequeños productores y consumidores y enfrentar de manera individual y/o colectiva los problemas económicos de la vida diaria en dicho sector; el ingreso, el empleo y el financiamiento y por ende la mejora del nivel de vida en términos sociales y regionales. El SACP se

La supervisión que hace la CNBV y que abarca temas prudenciales sobre los riesgos en el manejo del dinero, los sistemas de control, la calidad administrativa y los procesos preventivos para los ahorradores a fin de proteger sus

conforma con 3 figuras asociativas; las Sociedades Cooperativas de Ahorro y Préstamo SOCAPS, las Sociedades Financieras Populares SOFIPOS y las Sociedades financieras Comunitarias, que si bien numéricamente no tienen una gran representación se contemplan en la política de Inclusión Financiera del gobierno federal como las principales opciones que tienen las personas de bajos ingresos para satisfacer estos servicios, lo que bastaría para justificar su estudio.

A partir de aquí se observa que es necesario esclarecer para bien de todos los involucrados, los aspectos comunes que tienen estas figuras, así como también los aspectos que las hacen diferentes ya que, para el usuario generalmente funcionan bajo la misma lógica: la cooperativa, lo que llega incluso a contraponerse a los objetivos de la Inclusión Financiera, la cual fomenta la participación consiente de las personas en estas opciones como parte de la cultura financiera en formación de este sector.

intereses y para su desarrollo, queda en entredicho, ya que recurrentemente aparecen casos en la que estas instituciones quedan al margen de la ley evidenciando desfalcos para sus

agremiados como el famoso caso de la SOFIPO FICREA (2015).

En este sentido, la aportación de estudios implica un aspecto de vital atención para

las Entidades de Ahorro y Crédito Popular EACP; la capacitación para la administración de funcionarios, socios y usuarios de este sector.

INSEGURIDAD EN EL TRANSPORTE TERRESTRE DENTRO DEL COMERCIO INTERNACIONAL EN AMÉRICA LATINA: EL CASO DE MÉXICO Y BRASIL

Katia Beatriz Villafán

Vidales¹

Kenia Itzayana Farfán Álvarez²

Flor Díaz Sánchez³

Resumen

La seguridad en el transporte terrestre de mercancías es un tema central para la competitividad de las economías latinoamericanas, ya que además de provocar pérdidas económicas tiene efectos en el resto de la cadena logística. Tanto en México como en el resto de América Latina la seguridad logística es necesaria para mantener un control y seguimiento del transporte de carga, dadas las circunstancias de riesgo que existen a nivel internacional. De acuerdo con la CEPAL (2013) México y Brasil se encuentran con los más altos índices de inseguridad en el transporte terrestre y una de las principales características es la ausencia de autoridades viales en las carreteras principales de estos países. En los últimos seis años (2010-2017) la inseguridad en el transporte ha aumentado 106% (Canacar, 2018), especialmente en el ferroviario y el autotransporte. Los robos en el transporte terrestre generan una disminución de competitividad de entre 20 y 30%. Ante la búsqueda de soluciones de esta situación, las empresas han basado su seguridad en la contratación de personas con perfiles idóneos y altamente confiables, además de establecer estrategias operacionales haciendo uso de las tecnologías de vanguardia para su protección.

Palabras clave: inseguridad, comercio internacional, transporte terrestre.

¹ Profesora-investigadora de la Facultad de Economía “Vasco de Quiroga”. Investigadora Nacional (SNI 1). Correo e: katiavillafan@umich.mx

² Alumna del 7 semestre de la Licenciatura en Comercio Exterior. Facultad de Economía “Vasco de Quiroga”. Correo e: keniafarfan97@gmail.com

³ Alumna del 7 semestre de la Licenciatura en Comercio Exterior. Facultad de Economía “Vasco de Quiroga”. Correo e: flordiaz.sanz@gmail.com

Abstract

Security in transport of goods by road and /or rail is a central issue for the competitiveness of Latin American economies. This situation causes economic losses and also has an effect in the rest of the logistics chain. Mexico and in the rest of Latin America, logistical security is necessary to maintain control and monitoring of cargo transport, due to the risk circumstances of international routes. According to ECLAC (2013) Mexico and Brazil are countries with the highest rates of insecurity in land transport. One of the main indicators is the absence of road authorities on the main roads of Latin American countries. In the last six years (2010-2017), insecurity for transport has increased around 106%, and road a trail transport is the most affected. Thefts to transport generate a decrease of competitiveness (around 20 and 30%). In order to resolve this problem, companies are hiring people with suitable and highly reliable profiles, and also they are establishing operational strategies using avant-garde technologies for their protection.

Keywords: insecurity, international trade, road and trail transportation

Introducción

El transporte terrestre es un importante eslabón dentro de la cadena logística dentro del comercio exterior, por ello brindar condiciones seguras para el transporte terrestre se convierte en un objetivo fundamental de las empresas exportadoras. Los problemas sociales enmarcados en la delincuencia organizada han llegado a un punto tal que están afectando a diversos sectores de la economía. La inseguridad es una de las principales problemáticas en el flujo de mercancías vía terrestre para las economías globalizadas, especialmente en el autotransporte. El transporte de carga por carretera es uno de los medios más utilizados para la transportación nacional o internacional de mercancías. Debido al fenómeno de robo de mercancías ha surgido la necesidad de asegurar la confiabilidad del envío de mercancías, lo cual se ha convertido en una herramienta competitiva.

El objetivo de este ensayo describir la influencia que ha tenido la inseguridad sobre el comercio exterior, específicamente en la transportación terrestre de mercancías. Se toma el caso de estudio de la región de América Latina, particularmente de México y Brasil.

Se eligen estos dos países ya que son los que presentan los índices más altos de inseguridad en transporte (Cepal, 2013). Se inicia mencionando los factores que influyen en los asaltos al transporte terrestre, seguido de los agentes y actores involucrados en los atracos a trenes y camiones. Se explican también cómo los nuevos desarrollos tecnológicos llegan a combatir la inseguridad en el transporte terrestre, solucionando esta problemática en la cadena logística del comercio internacional y, a su vez, contrarrestan el impacto al medio ambiente, lo que brinda brindando mecanismos de transporte más amigables con éste.

La inseguridad en el transporte terrestre

En México, el 55.89% de los productos que se comercializan se mueven a través del autotransporte. De acuerdo con datos de la Comisión de Transporte, Seguridad y Autotransporte de carga, lo que posiciona a nuestro país en el sexto lugar en transportación de toneladas de mercancía de las 35 naciones de la OCDE (Rodríguez, 2017). Tanto en México como en el resto de América Latina la seguridad logística, como aliado en las operaciones terrestres, es necesaria para mantener un control y seguimiento del transporte de carga dadas las circunstancias de riesgo que amenazan a diario las vías a nivel internacional, así como el ingreso a cada una de las ciudades, lo cual también representa un factor para el robo de mercancías y siniestros en general.

América Latina es la región con mayores pérdidas por el robo de camiones de transporte de mercancías en el mundo con un 54.48% (Nácar & de la Rosa , 2019), ubicándose en el primer lugar Brasil (2015 con 7,225 robos) y México (2015 con 5,435 robos). Brasil presentó un incremento de casos de 7,225 a 8,886 de 2015 a 2016 y a su vez en México se incrementaron de 5,435 a 10,230 de 2015 a 2017 (CANACAR, 2018). De acuerdo con la Asociación Nacional de Transporte de Carga y Logística, el 96% de los robos suceden a mano armada y sólo un 4% corresponde a hurtos (despojo de posesiones sin violencia). Ante esta situación, Brasil está optando por la contratación de empresas de seguridad que les asignen escoltas armadas a las mercancías transportadas. Sin embargo, el uso de éstas no ha sido una solución efectiva al problema, ya que se han registrado incluso heridos y fallecidos en enfrentamientos con las bandas delictivas dando como resultado el incremento de robos en este país (Salas, 2013).

Las pérdidas económicas debidas a estos siniestros en el ramo de transporte y distribución de productos están obligando en forma mandataria a las empresas a revisar y replantear los procedimientos de logística y distribución de las mercancías, buscando mejorar las medidas de seguridad y programas de control para su distribución. Pero, además de estos esfuerzos de la industria en México, se requiere también el compromiso y trabajo profesional de la policía municipal, estatal y federal basados en un código de ética y estrategias inteligentes para apoyar y revertir los efectos dominó de una economía de por sí lastimada en detrimento por el mercado negro alimentado por la delincuencia organizada que se observa cobijada según la opinión pública. No obstante, la Cámara de Diputados aprobó recientemente las reformas que combaten los delitos en las carreteras de México, lo cual representa un avance, aunque aún hace falta tarea por hacer en el ámbito legislativo (Pérez, 2018).

Por otro lado, el ferrocarril ha sido fundamental para la evolución del comercio internacional. Es el método de transporte con un mayor nivel de organización. Tiene una capacidad de carga sobredimensionada, sus rutas son fijas y utiliza horarios preestablecidos, regulares y extremadamente puntuales, su tiempo de tránsito es relativamente bajo al igual que su costo por kilogramo. Además de no verse afectado por el tráfico o factores meteorológicos, por ello es uno de los transportes más utilizados en el comercio exterior. Pero este medio de transporte también se ve frecuentemente afectado por ataques y robos, al transitar por vías que son de difícil acceso para las autoridades, son un blanco fácil para los delincuentes. Los productos que más son robados de los trenes son granos y harinas, bienes finales y de consumo, así como autopartes y material de construcción (Expansión, 2018).

El periodista Carlos Loret de Mola advertía respecto del aparente surgimiento de un nuevo “sector de negocio” del crimen organizado en México: sabotear los trenes de carga que circulan por la red ferroviaria (Vanguardia, 2018). Los empresarios ferroviarios han empezado a sentir los impactos por la inseguridad. El director general de la Asociación Mexicana de Ferrocarriles (AMF), Iker de Luisa, comentó que alrededor del 3% de los costos de operación son destinados en temas de seguridad y que aumentan cada año (Transportemx, 2018)

Factores que influyen en el robo de mercancías

Existen varios factores que influyen en el robo de mercancías al transporte terrestre. Uno de los principales es la ausencia de autoridades en las carreteras principales de los países latinoamericanos. Mustapha Sahali, director comercial de MSPV Seguridad Privada, expresó que un factor que favorece al robo es el hecho de que algunas empresas, con tal de abaratar costos, buscan proveedores de transporte que no son confiables. Agregó que la mercancía robada termina en la informalidad y la gente que la compra, por su atractivo precio, es cómplice, por lo que la cadena también está relacionada con la ética y moral en buena parte de la población (SEA, 2018). También, Víctor Brenes Espinoza, gerente de Operaciones de Seguridad Delta, aseveró que probablemente el mayor delito en transporte de carga es el auto robo, que es la simulación del robo por parte de los mismos dueños de las líneas (SEA, 2018).

Otro factor que se debe revisar a detalle es al momento de la contratación de los choferes de los camiones, se debe hacer una previa investigación a la hora de la asignación de un chofer, ya que en muchos de los casos son los mismos choferes los que contribuyen al robo de la mercancía que están transportando.

En el caso de los ferrocarriles el alto índice de asaltos pudiera tener una razón de fondo, reconoció extraoficialmente una fuente de Ferromex, al señalar la posibilidad de que algunos maquinistas, de todas las empresas concesionarias, estén coludidos con el crimen. “Muchos maquinistas realizan, de manera ilógica paradas no autorizadas en sitios de alto riesgo, lo que posibilita el hecho de que grupos de familias completas puedan saquear la carga transportada, principalmente cuando se trata de electrodomésticos o alimentos” (Transportemx, 2018).

Consecuencias de la inseguridad en el autotransporte internacional

Los actos criminales y robos de carga en las vías terrestres de América Latina, en particular de México y Brasil, no sólo representan un problema de seguridad y provocan pérdidas económicas a sus dueños, sino que también tienen un efecto en el resto de la cadena logística y traen consecuencias para la competitividad nacional de los países (Cepal, 2013).

De acuerdo con datos aportados por la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (Canacar), se observa un aumento del robo al autotransporte terrestre de 106% entre 2010 y 2017 (Hernandez, 2018). Los robos al transporte generan una disminución de entre 20 y 30% en competitividad, esto debido a los costos adicionales secundarios como el incremento de los costos del seguro o la mercancía no recuperada (Morales, 2018).

México ocupa el lugar 51 de 137 países del Índice de Competitividad Global del Foro Económico Mundial. La infraestructura y la seguridad son los principales factores para lograr una mayor eficiencia logística según especialistas en la materia (Morales, 2018) . La inseguridad ha posicionado a México en un lugar que no favorece su competitividad, debido a las fuertes pérdidas económicas que esto conlleva. México debe tomar medidas que contrarresten la falta de seguridad, para lograr que el sector externo tenga un mayor fortalecimiento a través de una mayor atracción de inversión extranjera directa y por supuesto seguridad en el transporte internacional de mercancías.

Por otra parte, para el año 2018 Brasil ocupó el lugar 72 del Índice de Competitividad Global del Foro Económico Mundial, si bien mejoró su posición en dicho ranking en comparación con el 2017 que ocupaba la posición 80, pero aún se encuentra en una posición desfavorecida debido a su alta inseguridad (Schwab, 2018).

Otra de las consecuencias de la inseguridad es el des aceleramiento del crecimiento económico y el desarrollo social. La falta de seguridad en las cadenas logísticas afecta la imagen del país a nivel internacional, desalienta el emprendimiento y la inversión privada, provocando una reducción de los ingresos tributarios y un alza de los precios de los bienes que la población nacional consume. De tal manera que se van creando una cadena de consecuencias que impiden dicho crecimiento económico (Cepal, 2013)

Medidas de seguridad contra robos

Existen muchas medidas de seguridad que se pueden implementar tanto en el comercio nacional como el internacional para evitar el robo a vehículos de carga. En este ensayo se dividen en dos: 1) medidas que competen al gobierno federal y 2) medidas que pueden implementar las empresas.

En el primer grupo de medidas que competen al gobierno federal para la prevención de robos, su establecimiento corresponde a las autoridades en particular al Gobierno federal a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte (SCT) y el Poder Judicial (CANACAR, 2018). Estas medidas se clasifican en acciones preventivas, como construir casetas/módulos de vigilancia; acciones de política reactiva, como incentivar la denuncia por delitos; y acciones de procuración e impartición de justicia, como simplificar los procesos de denuncia (ver cuadro 1).

Cuadro 1. Medidas federales para la prevención de robos	
Preventivo	<ul style="list-style-type: none">• Establecer horarios de circulación en las zonas con mayor peligro al contar con seguridad por parte de la policía federal.• Construir casetas/módulos de vigilancia, en la entrada y salida de los kilómetros más afectado por la delincuencia (Triangulo Rojo, Puebla- Tlaxcala-Veracruz).• Promover y capacitar para la utilización al interior del gobierno de bases de datos del Secretariado y las distintas instituciones públicas, con el objetivo de generar algoritmos que predigan probabilidades y elementos en común en los delitos
Política reactiva	<ul style="list-style-type: none">• Elaborar un manual de procedimientos y actuar de la policía ante los delitos al sector autotransporte, que describa el cómo reaccionar ante los hechos delictivos.• Capacitar, entrenar y llevar a cabo simulacros de la fuerza policial, para tener la mejor estrategia y actuar ante un delito.• Incluir y promover el uso de la tecnología para perseguir el delito

	<p>en tiempo real mediante la comunicación con las aseguradoras y transportistas.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Incentivar la denuncia de los delitos, mediante acciones concretas. En específico, generar la imagen de un estado de derecho sólido mediante la captura de los delincuentes y sanciones ejemplares que desincentive cometer el delito.
<p>Procuración e impartición de justicia</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Simplificar procesos de denuncia, especialmente del informe policial homologado, para generar un proceso expedito. • Proponer otros medios para llevar a cabo la denuncia; a pesar de que el delito ya es de fuero federal, ahora es necesario hacer las diligencias correspondientes en la PGR. Los medios electrónicos y el teléfono han dado resultados positivos en otros países. • Promover un proceso simplificado y expedito para liberar las unidades que son objeto de investigación, eliminando trabas burocráticas o procesos innecesarios. • Definir y establecer una estrategia de coordinación entre los distintos niveles de gobierno, tanto de manera vertical como horizontal, donde la comunicación sea efectiva y agilice procesos. • Incentivar las propuestas existentes en materia de profesionalización de los ministerios públicos. • Promover la centralización de capacitación policial, mediante una Academia Nacional de Policías

Fuente: Elaboración propia con base en Canacar (2018).

En el segundo grupo de medidas que pueden implementar las empresas, algunas de las más importantes son (Grupo Ei, 2018) (Solistica, 2018):

1. Elegir un proveedor de almacenaje y/o transportación que ofrezca los sistemas de seguridad en logística más completos y avanzados para poder ubicar en todo momento la carga y recibir confirmación oportuna de su traslado y entrega.

2. Poner en práctica medidas que garanticen la integridad de la carga mediante la colocación de sellos y candados, y la realización de inspecciones en contenedores y camiones de transporte.
3. Verificar los antecedentes del personal de almacén y transporte e implementar un sistema de identificación de empleados para restringir el acceso a las áreas de carga y descarga de mercancías solo a personas de confianza. Solicitar referencias de los tres últimos empleos e investigar los motivos de renuncia o liquidación en cada caso, verificar que no existan antecedentes penales, realizar evaluaciones socioeconómicas, investigar si el candidato ha sido objeto con anterioridad de algún asalto, de que tipo y en qué lugar.
4. Utilizar tecnología especializada para estandarizar la gestión logística con la finalidad de registrar y controlar debidamente la manipulación, almacenaje y transporte de los productos.
5. Comprobar que toda la carga esté respaldada por la debida documentación de identificación y que ésta sea legible y precisa.
6. Implementar las máximas medidas de seguridad en instalaciones de carga y almacenamiento, como cámaras de circuito cerrado para monitorear las actividades todo el tiempo, señalización clara y visible, extintores, etc.
7. Desarrollar políticas y procedimientos de seguridad digital para protección de los sistemas electrónicos de registro y control de la carga.
8. Capacitar al personal en temas de seguridad y protección civil para que identifiquen a tiempo amenazas y propongan e implementen soluciones oportunas.
9. Proteger las mercancías y a los transportistas. Todos los vehículos deben contar, de manera obligatoria, con un seguro de responsabilidad civil. De igual manera, todo transportista debe asegurar el valor de sus bienes o mercancía por daños o pérdidas durante su traslado. También tomar responsabilidad civil por daños a terceros o cualquier otro imprevisto.
10. Usar tecnología satelital y drones minimiza el riesgo de pérdida de mercancía y otorga la posibilidad de monitorear el traslado, lo que facilita detectar cuando el transportista se salga de la ruta estipulada y evitará hacer paradas no autorizadas. Hoy día es posible conocer las

zonas con altos índices de delincuencia o las rutas que están en reparación, con apoyo de las autoridades, las aseguradoras y los servicios de geolocalización.

11. Dar mantenimiento preventivo a las unidades de transporte reduce las eventualidades por averías. De igual manera, el conductor debe recibir capacitación para conocer y seguir las medidas de seguridad necesarias previas al traslado y durante el mismo, así como los protocolos para una reacción oportuna y efectiva.

En la actualidad, la tecnología tiene también un papel fundamental en la seguridad dentro del transporte de carga.

Innovación y desarrollo tecnológico para la seguridad del transporte de carga

El robo a camiones está orientado principalmente a aquellos transportes que mueven productos de alto valor económico fáciles de comercializar en el mercado negro. Por este motivo, las empresas no sólo han apoyado su seguridad en la contratación de personas con perfiles idóneos y altamente confiables, sino también se han dado a la tarea de establecer estrategias operacionales haciendo uso de las tecnologías de vanguardia para su protección.

Una de las medidas tecnológicas aplicadas para la prevención del robo de los camiones es el blindaje de los vehículos, que se refiere a dotarlos de materiales resistentes a su apertura y a la penetración de balas, equipándolos con accesorios para repeler un ataque o emprender la huida. Se utilizan cristales y acero a prueba de balas. Entre otros elementos también se protege el tanque de gasolina, la batería, los neumáticos contra ponchaduras se agregan sistemas de defensa para lanzar gas irritante de piel y ojos en torno al vehículo, así como una sirena y luces estroboscópicas para llamar la atención en caso de ataque.

Anteriormente los sistemas de GPS se utilizaban o instalaban por razones de productividad, para evitar que los choferes se desviarán de la ruta o perdieran mucho tiempo. Actualmente estos dispositivos se instalan como medida de seguridad.

A la par estos sistemas de rastreo, se han desarrollado dispositivos inteligentes, cerraduras y sensores que hacen un trabajo más completo, por ejemplo, los dispositivos envían alertas para anunciar la apertura de puertas o desenganche del semirremolque y pueden programarse para desenganchar o abrir las puertas en una ubicación predefinida por el usuario, esto es, los semirremolques contenedores sólo se abrirán en una zona de operaciones autorizada, en caso

contrario, se generan alertas para avisar al administrador de la flota y al cliente (Sánchez, 2016).

Con el objetivo de ofrecer soluciones más seguras, baratas, personalizadas y rápidas, a continuación, se plantean tres sistemas de transporte innovadores de los cuales se tienen altas expectativas de respuesta ante la problemática presente (Bilogistik, 2018): Transporte multimodal, Truck platooning y Trenes automáticos.

El transporte multimodal no es nuevo y tiene varias ventajas. Una de ellas es que permite ahorrar costos y ser más eficaz, además de que permite la entrega de puerta a puerta. Se prevé que en 2030 el transporte de camiones aumente en un 40%, por lo que transporte multimodal hace que el desplazamiento de mercancías sea más eficaz y competitivo. Una innovación a este sistema de transporte particularmente en la seguridad es la creación de contenedores inteligentes que no puedan ser saqueados, programándose para poder ser abiertos hasta el lugar de destino de la mercancía.

El truck platooning conocidos como trenes de la carretera, se trata de un grupo de camiones conectados que circulan uno detrás de otro, con la misma de similitud de un tren con vagones, en los cuales el primero de ellos indica la ruta que estos seguirán. Entre sus beneficios estarían; el optimizar el transporte terrestre y disminuir las emisiones nocivas como resultado de que este tipo de transporte reduce la resistencia del viento

Los trenes automáticos son un sistema de transporte innovador, el cual podrá reducir el tiempo de llegada al ser trenes de gran velocidad. Cada vagón será independiente y cargara la mercancía de manera mecanizada, con la ventaja de poder disminuir costos, este tipo de transportes utilizará combustibles como el gas natural, mejorando el nivel medioambiental, y al ser un tren de alta velocidad, el riesgo de ser asaltado se reduce considerablemente.

Conclusión

En general el transporte terrestre es la mejor opción para distribuir los productos de las empresas principalmente en lugares de difícil acceso. El transporte de carga es un eslabón primordial dentro de los procesos de comercialización tanto hacia el interior como hacia el exterior del país, lo que aporta en gran medida al crecimiento e incluso sostenibilidad de los procesos comerciales. Sin embargo, la inseguridad afecta directamente al transporte de carga terrestre en América Latina en general, y particularmente en como se presentó en este ensayo México y Brasil, que son los países que presentan los índices más altos de inseguridad en el transporte. Esta situación ha tenido repercusiones sobre todo económicas en las cadenas logísticas y consecuencias para la competitividad de estos países, afectando directamente al comercio internacional en su conjunto. La falta de seguridad en las cadenas logísticas afecta la imagen del país a nivel internacional, desalienta el emprendimiento y la inversión privada, provocando una reducción de los ingresos tributarios y un alza de los precios de los bienes.

Sin embargo, tanto los gobiernos como las empresas han ido incorporando medidas con el fin de contrarrestar dicha inseguridad, en conjunto buscan garantizar la protección de las mercancías. La seguridad es un factor determinante para llevar a cabo procesos de transporte exitosos y contar con un procedimiento logístico que garantice la seguridad de las mercancías que son transportadas vía terrestre para asegurar las entregas en cada uno de los puntos determinados por los clientes y las empresas. Finalmente, la innovación tecnológica también ha tenido una importante contribución en la seguridad del transporte, mediante diseños que blindan a las mercancías de robos y hurtos, pero que además contribuyen a la sustentabilidad del transporte internacional de mercancías.

Bibliografía

Bilogistik. (31 de mayo de 2018). *El futuro del transporte de mercancías terrestre*. Obtenido de <https://www.bilogistik.com/blog/futuro-transporte-mercancias-terrestre/>

AMIA. (2018). *Diálogo con la industria automotriz 2018-2024*. AMIA.

Bilogistik. (31 de mayo de 2018). *El futuro del transporte de mercancías terrestre*. Obtenido de <https://www.bilogistik.com/blog/futuro-transporte-mercancias-terrestre/>

CANACAR. (19 de junio de 2018). *Presenta CANACAR impacto de la inseguridad en el autotransporte de carga*. Obtenido de <https://canacar.com.mx/general/presenta-canacar-impacto-la-inseguridad-autotransporte-carga/>

Cantera, S. (11 de enero de 2019). La exportación automotriz aumentó 6% en 2018: Inegi. *El Universal* .

Carbajal, Y., & del Moral, L. (2014). El desempeño del sector automotriz en México en la era del TLCAN: Un análisis a 20 años. *El Paradigma* , 98-107.

CEFP. (2002). *Análisis Económico y Fiscal de Sector Automotor de México, 1990-2001*. México, D.F.: Centro de Estudios de las Finanzas Públicas.

Cepal. (02 de julio de 2013). *Problemas de seguridad en el transporte terrestre afectan la competitividad de los países de la región*. Obtenido de <https://www.cepal.org/es/noticias/problemas-seguridad-transporte-terrestre-afectan-la-competitividad-paises-la-region>

Comunicación Social Guanajuato. (04 de junio de 2018). Una decena de empresas invierten en Guanajuato este 2018. *Visión Industrial* .

Diego, M. (13 de septiembre de 2017). Exporta Gto más de 3.5 mdd en productos a Rusia. *Milenio* .

EFE, Agencia. (3 de julio de 2013). *Inseguridad en el transporte terrestre afecta a toda la región*. Obtenido de <http://www.logisticasud.enfasis.com/notas/67248-inseguridad-el-transporte-terrestre-afecta-toda-la-region>

Expansión. (12 de marzo de 2019). Así es como Alemania se convirtió en pilar de la industria automotriz mexicana. *Expansión* .

Expansión. (30 de mayo de 2018). *En México transportar mercancías por tren y carretera es una misión de riesgo*. Obtenido de <https://expansion.mx/economia/2018/05/30/en-mexico-transportar-mercancias-por-tren-y-carretera-es-una-mision-de-riesgo>

Grupo Ei. (2018 de octubre de 2018). *Medidas para aumentar la seguridad en el transporte de mercancías*. Obtenido de <https://blog.grupoei.com.mx/seguridad-transporte-de-mercancias>

Hernandez, L. (31 de julio de 2018). *Así es como puede revertirse el robo al transporte de carga*. Obtenido de <https://www.elfinanciero.com.mx/economia/asi-es-como-puede-revertirse-el-robo-al-autotransporte-de-carga>

INEGI & AMIA. (2018). *Conociendo la Industria Automotriz*. INEGI.

INEGI. (2016). *Censos Económicos 2014: Guanajuato*. Guanajuato: Instituto Nacional de Estadística y Geografía.

Morales, I. G. (9 de marzo de 2018). *Seguridad en el transporte, vital para competitividad de México*. Obtenido de <http://t21.com.mx/terrestre/2018/03/09/seguridad-transporte-vital-competitividad-mexico>

Nácar, J., & de la Rosa, T. (4 de abril de 2019). *Carreteras territorio criminal*. Obtenido de <http://www.ejecentral.com.mx/carreteras-territorio-criminal/>

Pérez, M. F. (16 de abril de 2018). *Riesgos asociados con logística y transporte*. Obtenido de <https://www.seguridadenamerica.com.mx/noticias/articulos/15353/riesgos-asociados-con-logistica-y-transporte>

Periódico La Jornada. (30 de marzo de 2010). Industria automotriz: ¿averiada o destartada? *La Jornada*, pág. 30.

Redacción. (19 de diciembre de 2017). Autopartes y alimentos, productos tracción de Gto. *El Economista*.

Rodríguez, J. (22 de agosto de 2017). *Seguridad en autotransportes de carga*. Obtenido de <https://www.forbes.com.mx/seguridad-en-autotransportes-de-carga/>

Salas, G. P. (2013). *Seguridad de la cadena logística terrestre en América Latina*. Obtenido de https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/6365/LCL3604_es.pdf?sequence=1

Sánchez, J. E. (2016). LOGÍSTICA DEL AUTOTRANSPORTE. En J. E. Sánchez, *Jocelyn Jiménez Castillo* (pág. 87). Queretaro : Publicación Técnica No. 483.

Schwab, K. (16 de octubre de 2018). *The Global Competitiveness Report 2018*. Obtenido de <https://es.weforum.org/reports/the-global-competitiveness-report-2018>

SEA. (28 de marzo de 2018). *Perspectivas del robo al transporte de carga*. Obtenido de <https://www.seguridadenamerica.com.mx/noticias/articulos/15136/perspectivas-del-robo-a-transporte-de-carga>

Solistica. (13 de noviembre de 2018). *Medidas de seguridad que garantizan la integridad de tu mercancía durante su carga y traslado*. Obtenido de <https://blog.solistica.com/medidas-de-seguridad-que-garantizan-la-integridad-de-tu-mercancia>

Transportemx. (30 de julio de 2018). *Al tren le pegan duro con los robos en 2018*. Obtenido de <https://www.transportemx.com/al-tren-le-pegan-duro-con-los-robos-en-2018/>

Vanguardia. (24 de mayo de 2018). *Transporte ferroviario: ¿sobrevivirá a la inseguridad?* Obtenido de <https://vanguardia.com.mx/articulo/transporte-ferroviario-sobrevivira-la-inseguridad>

DESARROLLO Y ORGANIZACIÓN PRODUCTIVA EN TORNO A LA FLORICULTURA: EL CASO DEL MUNICIPIO DE TENANCINGO ESTADO DE MÉXICO

Misael Hernández Castillo⁴
Raúl Anthony Olmedo Neri⁵

Resumen

La floricultura en México presenta áreas de oportunidad en el mercado nacional e internacional, no obstante, existen problemas sociales, políticos y técnicos que intervienen de forma negativa y positiva en su desarrollo. Por ello, en el presente trabajo se analiza el caso del municipio de Tenancingo, el desarrollo de puntos de venta como el Mercado de Flores “Xochiquétzal” y los problemas a los que se enfrentan los productores florícolas para poder incrementar el nivel de tecnificación que existe en sus sistemas de producción.

Mediante entrevistas y trabajo de campo en el municipio se identificaron las especies cultivadas respecto al tipo de clima, la finalidad de la venta y las relaciones sociales que allí se mantienen dentro de la vida cotidiana.

Palabras Clave. Mercado de flores, Sistema Productivo, Tecnificación, Desarrollo local.

Abstract:

Floriculture in Mexico presents areas of opportunity in the national and international market, however, there are social, political and technical problems that intervene negatively and positively in its development. Therefore, this paper analyzes the case of the municipality of Tenancingo, the development of points of sale such as the “Xochiquetzal” Flower Market and the problems faced by floricultural producers in order to increase the level of technification that exists in their production systems.

Through interviews and field work in the municipality, the cultivated species were identified with respect to the type of climate, the purpose of the sale and the social relations that are maintained there in daily life.

Keywords: Floriculture, Tenancingo, Productive System.

⁴ Pasante en Economía de la Empresa, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo. Correo: misaelh717@gmail.com

⁵ Ingeniero Agrónomo Especialista en Sociología Rural. Licenciado en Ciencias de la Comunicación. Actualmente Maestrante en Comunicación. Correo: raulanthony@yahoo.com.mx

Introducción

La producción de flores en México adquiere un papel importante por su concatenación con diversas prácticas culturales a nivel nacional como es el día de muertos, semana santa, o por funciones ornamentales que provocan no sólo una diversificación de plantas sino de procesos de producción. De hecho, “a partir de los años setenta la floricultura ha tenido un crecimiento considerable, sin embargo, (...) los métodos de producción y comercialización han ido cambiando”⁶ (Morales 2011: 9), por lo que tanto la demanda como la oferta en su constante interacción van modificando sus respectivos procesos para dar atención a la reducción de costos y aumento de la tasa de ganancia.

Por lo anterior en el presente trabajo se aborda un análisis del sector florícola en el municipio de Tenancingo, en el Estado de México, que se encuentra en una de las zonas con mayor productividad de flores para el mercado nacional e internacional. Dentro de los elementos que se abordan se encuentra el panorama regional de la producción florícola, así como la caracterización de los puntos de venta y relaciones sociales de producción y venta en dicho municipio por parte de sus productores.

La floricultura en el Estado de México

El sector florícola en país, particularmente el Estado de México, se materializa a través de zonas específicas que se vuelven productoras de especies florales debido a la condición climática, la cercanía de los mercados locales y sobre todo de los propios procesos de producción que allí se desarrollan, no obstante, el caso de este sector productivo “ha adolecido de una estrategia que le permita aprovechar su potencial productivo y enorme mercado de Estados Unidos” (Claridades agropecuarias, 2006: 1), ya que “únicamente 10% de la producción se utiliza para exportación y el resto se comercializa en el mercado local”⁷ (Mejía, 2017).

Esto no significa que dicho sector no sea importante, por el contrario, la floricultura “ha demostrado un importante dinamismo hacia el mercado interno, generando un gran número de empleos, directos e indirectos, y ha sido el motor económico de algunas regiones del

⁶ MORALES Sánchez, Maricarmen (2011) *“Construcción de indicadores agregados para la toma de decisiones financieras de la floricultura, en el Estado de México”*

⁷ MEJÍA, Martha, (20 de abril de 2017). *“Floricultura mexicana, con potencial de exportación (I/II)”*

país”⁸ (Claridades agropecuarias, 2006: 1) como es el caso de la región florícola del Estado de México que comprende 11 municipios, entre ellos Tenancingo es el caso particular de estudio.

En la siguiente figura se puede observar la ubicación de dicha zona florícola en este estado de la República Mexicana

Figura 1. Mapa regional de producción florícola



Esta zona adquiere relevancia a nivel nacional debido a que de acuerdo con información emanada de la revista Inforural (2012)⁹ siete de cada diez productores residen en el Estado de México, Ciudad de México, Jalisco, Morelos y Puebla. El Estado de México adquiere importancia debido a que sobresale como uno de los principales productores de flor de corte, de hecho:

[se] encuentra dentro de las 18 regiones que, por su geografía, clima y otros factores resultan favorables para el desarrollo de la floricultura: cuenta con una superficie sembrada de 4,945 ha (25% de la superficie total dedicada a la floricultura nacional); la delegación regional de Coatepec Harinas, integrada por los municipios de Villa Guerrero, Tenancingo, Zumpahuacán, Malinalco e Ixtapan de la Sal, es la que concentra 4,055 has. dedicadas a

⁸ CLARIDADES AGROPECUARIAS (2006). “Editorial” en *Claridades agropecuarias*

⁹ FUNDACIÓN DEMUCA. San José, Costa Rica. Inforural (10 de agosto de 2012). “*La floricultura en México*”

producir flor y ornamentales, es decir, 82% del total de la entidad¹⁰ (Orozco y Mendoza, 2003: 31).

Esos datos confirman lo que Morales (2011) sostiene sobre la producción florícola del Estado de México ya que allí se produce el 53% del total a nivel nacional. No obstante, un problema constante que se presenta en este campo de investigación es la falta de información estadística y de fuentes oficiales que permitan construir un panorama cercano a la realidad concreta¹¹ (Morales, 2011; Juárez, 2012; Morales, 2018), por lo que para el caso de Tenancingo se han realizado visitas de campo, donde se han consumado entrevistas con productores de la zona para identificar las características económicas y sociales más importantes como mercados, especie cultivada y retos en materia sociopolítica.

Tenancingo y la floricultura: hacia una caracterización socio productiva

Tenancingo es un municipio que cuenta con 97,891 personas según fuentes de INEGI (2015) (0.60% del total estatal)¹² y donde la mayoría de la población se dedica a la producción florícola bajo invernadero y a campo abierto. En términos de desarrollo poblacional este municipio ha sido caracterizado por Juárez¹³ (2012: 90) como ‘medio’ es decir, donde “la actividad florícola indica que se requieren cambios para darle viabilidad en el mediano y largo plazo, pues la producción se enfoca al mercado interno que tiene bajas exigencias para las cualidades de estos productos”.

“En el sector primario la principal actividad que se realiza en el municipio es la floricultura la cual es importante, con respecto al valor de la producción agrícola, en un 87.52%, es decir, cuando se habla del sector primario en Tenancingo, se trata de la floricultura”¹⁴ (Villaseñor y Eburne, 2012: 93). Por lo que se optó por realizar un trabajo de campo exploratorio.

¹⁰ OROZCO Hernández, María Estela y Mendoza Martínez, Maritza. (2003), “Competitividad local en la agricultura ornamental en México”

¹¹ Idem

¹² INEGI (2015) “Cuéntame”, INEGI: <http://cuentame.inegi.org.mx/monografias/informacion/mex/poblacion/>

¹³ JUÁREZ Trejo, Marilyn (2012) “Análisis de la cadena productiva florícola en Tenancingo, Estado de México

¹⁴ VILLASEÑOR Arias, Nadia Eburne (2012). “Diagnóstico socioeconómico del municipio de Tenancingo, Estado de México: ¿Estancamiento o avance del desarrollo?”

Figura 2. Producción florícola en Tenancingo, Estado de México



Fuente: Fotografías obtenidas en trabajo de campo

Al realizar trabajo de campo exploratorio se identificó que en el municipio de Tenancingo existen varias comunidades cuya economía local y poder adquisitivo es dependiente a la producción florícola debido a que la mayoría se centra en esa actividad; entonces comunidades como Santa Ana, Los Morales, San Miguel Tecamatlán, San José Tenería, Francisco Zarco, entre otras, presentan este panorama

En estas comunidades, las variedades que se han cultivado en esas localidades son: rosa (de invernadero), solidago, áster, docenas, entre otras. En el siguiente cuadro se pueden observar las especies producidas en este municipio a partir del clima.

Cuadro 1. Caracterización de flores por clima

FLORES DE CLIMA TEMPLADO	FLORES DE CLIMA TROPICAL
Gladiolo Ginger	Crisantemo (pom-pom, espuma de mar, texano, margarita)
Heliconias	Alcatraz y anthurio
Agapando Follajes (Palmas)	Clavel
Nube	Gerbera y margarita
Rosas	Aster
Espuma de Mar	Palillo
Polares	Texano
Bola de Nieve	Holandese
Leonora	Solidago y bayeta

Fuente: Morales (2011)

Dentro de esas dinámicas, las y los productores han encontrado espacios para la compra-venta de sus mercancías. Un ejemplo de ello es el mercado municipal “Xochiquetzal” el cual se ha convertido en el punto principal para el encuentro de productores en busca de clientes. Es en ese mercado donde el precio varía conforme a la oferta y la demanda que allí se desarrolla; sean clientes frecuentes o coyotes, los productores buscan la venta de sus mercancías por la variable tiempo que en la floricultura es importante.

En la siguiente figura se puede observar la ubicación del mercado municipal

Figura 3. Distribución del Mercado de Flores Xochiquetzal



Fuente: Bernaldez (1996)

El Mercado de Flores de Tenancingo “Xochiquetzal” (MFT) es representativo de Tenancingo desde 1996; dicho mercado ya se localizaba entre las calles Benito Juárez al norte, Carlos Estrada al oriente, 2 de Marzo al sur y Abasolo al occidente, el lugar de venta presentaba algunas carencias, entre ellas: pavimentación, agua potable, alcantarillado sanitario y luz, lo que no permitía a los pequeños productores optimizar sus ventas. En ese tiempo, la mayoría de los floricultores llevaban sus productos a la Ciudad de México, especialmente al Mercado de Jamaica y Central de Abasto, cuyo principal proveedor era el Estado de México.

El gobierno municipal, “conociendo las debilidades y deseando el desarrollo de la región propuso construir el Mercado de Flores Tenancingo por medio del Centro de Estudios para la Preparación y Evaluación Socioeconómica de Proyectos administrado por el Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos”¹⁵ (Bernaldez-Aguilar,1996: 13). El proyecto consideró tres naves, respetando la forma en que los floricultores comercializaban sus productos. La nave de gladiola y nardo en la parte occidental de la construcción; en la parte central, los locales para follaje y arreglos florales; la tercer nave ubicada en la parte oriental, dedicada a los crisantemos y una amplia gama de flores. La construcción inicial consideraba 2 has., se realizó un ajuste a 17,825 m² de área construida, dejando áreas libres para comercialización

¹⁵ BERNALDEZ Aguilar, Georgina et. al. (1996). “Evaluación Social del proyecto de construcción del mercado de flores en el municipio de Tenancingo”

directa en las camionetas de los floricultores, así los compradores llegarían directamente a adquirir los productos frescos y al mejor precio.

El Mercado de Flores de Tenancingo inició sus actividades en 2000; actualmente ocupa más de 3 hectáreas (has), cubriendo bodegas y calles cercanas.

Bajo la perspectiva del trabajo de campo exploratorio se pudo observar que si bien el mercado de flores ha ido mejorando en cuanto a la infraestructura, las ventas han ido disminuyendo debido a dos factores importantes: el primero es que hubo la apertura de dos mercados más, uno en el poblado de Santa Ana y otro en Villa Guerrero lo cual descentraliza la comercialización en este mercado y abre nuevas oportunidades a los productores de aquellos municipios; en segunda instancia, las instalaciones para que se dé comercio en el mercado de Tenancingo es muy poco, se puede ver al interior del mercado muchos puestos ocupados por revendedores, mientras que la mayoría de los productores se encuentran alrededor del mercado.

Figura 4. Mercado de Flores Xochiquetzal



Figura 5. Puntos de venta de flores dentro y fuera del Mercado Xochiquetzal

Fuente: Fotografías obtenidas en trabajo de campo



Fuente: Cesar Hernández Castillo (cortesía) y trabajo de campo

A pesar de que las comunidades han incrementado la producción de flor no ha ocurrido así con el precio de comercialización; de hecho, de las entrevistas realizadas con productores que comercializan sus productos en el mercado “Xochiquetzal” se mencionó que el precio de la flor es muy bajo debido a que ‘los grandes’ productores han acaparado el mercado.

Para los vendedores de ese mercado, los grandes productores son aquellos que “siembran grandes cantidades de flor, cuentan con mejores infraestructuras, mejor y mayor tecnología y mayor recurso económico”¹⁶ (Nápoles, 2019), lo cual genera que los pequeños productores estén en una desventaja dentro del proceso de producción y su respectiva cadena de valor.

En Tenancingo hay pocos productores que cuentan con una infraestructura adecuada, la tecnología necesaria y el capital requerido, para cultivar o producir flores de calidad, debido por el contexto, pero también por el precio volátil de la flor para el mercado nacional en tanto existen fechas específicas donde el precio sube como lo es “el día del amor y la amistad” (14 de febrero), semana santa, “el día de las madres” (10 de mayo), graduaciones escolares, y “día de muertos” (1 y 2 de noviembre), por mencionar algunos.

¹⁶ NAPOLES, Abel (18 de enero de 2019) “*La venta de flores en el mercado Xochiquetzal en Tenancingo*”

Ahora bien, un aspecto importante de esta zona es que los apoyos gubernamentales para dar atención a los procesos productivos y abaratar los costos, se genera un proceso de selección arbitraria, ya que:

“... los apoyos siempre los entregan a los mismos, a los que menos lo necesitan o a los que ya tienen todo; hay que ser parte de un grupo grande para conseguir un apoyo, hay que tener palancas o hablarse bien con los que están más cercanos a las personas que dan los apoyos”¹⁷ (Nápoles, 2019).

Lo anterior deja en claro que existe un proceso de intervención en la política para el otorgamiento de dichos incentivos, por lo que la finalidad de dichos programas van en contra de las que emanan de un Estado de Derecho, ya que un contexto democrático y plural se “debe buscar la satisfacción de necesidades sociales insatisfechas por parte de la población, bajo condiciones de equidad, protegiendo los derechos de los sectores más vulnerables y discriminados mediante disposiciones especiales de acción positiva”¹⁸ (Fundación DEMUCA, 2009: 13), por lo que la falta de tecnificación también tiene razón de ser a través del sesgo que existen dentro de las instancias gubernamentales a la hora de otorgar créditos o facilidades.

¹⁷ Idem

¹⁸ FUNDACIÓN DEMUCA (2009) *“Guía de herramientas municipales para la promoción del desarrollo económico local”*

Conclusión

A lo largo del presente trabajo se ha expuesto que la floricultura en México no ha podido desarrollarse como un área de crecimiento productivo a pesar de contar con un potencial mercado nacional e internacional (Estados Unidos). Más de la mitad de la producción florícola nacional se concentra en el Estado de México, por lo que este estado posee una posición relevante; el municipio de Tenancingo se encuentra en la región florícola de dicho estado, por lo que su análisis adquiere importancia.

En el caso de Tenancingo, existen variables de desarrollo importante resultado de la organización de los productores y la propia economía que depende de la producción florícola. A través del trabajo de campo realizado en el municipio, se identificó que un elemento importante que se puede concatenar a la falta de tecnificación de la cadena de valor en la producción florícola en dicho municipio, se debe a la arbitrariedad para el otorgamiento de los recursos, créditos e incentivos para hacer más eficientes los procesos, reducir costos e incrementar la tasa de ganancia.

En cualquier caso, la falta de una política regional que identifique las dinámicas productivas predominantes en un territorio para su fomento y consolidación deriva en problemas no sólo organizativos, sino también productivos que limita la entrada de las mercancías en mercados geográficamente distantes y económicamente importantes.

Bibliografía.

- 📖 BERNALDEZ Aguilar, Georgina et. al. (1996). “Evaluación Social del proyecto de construcción del mercado de flores en el municipio de Tenancingo”, Estado de México: <https://www.cepal.org/ilpes/noticias/paginas/1/52961/Doc-16.pdf>
- 📖 CLARIDADES AGROPECUARIAS (2006). “Editorial” en *Claridades agropecuarias*, no. 154, pág. 3: <https://info.aserca.gob.mx/claridades/revistas/154/ca154.pdf>
- 📖 FUNDACIÓN DEMUCA (2009) “*Guía de herramientas municipales para la promoción del desarrollo económico local*”.
- 📖 FUNDACIÓN DEMUCA. San José, Costa Rica. Inforural (10 de agosto de 2012). “La floricultura en México” <https://www.inforural.com.mx/la-floricultura-en-mexico/>
- 📖 INEGI (2015) “Cuéntame”, INEGI: <http://cuentame.inegi.org.mx/monografias/informacion/mex/poblacion/>
- 📖 JUÁREZ Trejo, Marilyn (2012) “*Análisis de la cadena productiva florícola en Tenancingo, Estado de México*”. (Tesis de licenciatura). Universidad Autónoma del Estado de México. Estado de México.
- 📖 MEJÍA, Martha, (20 de abril de 2017). “Floricultura mexicana, con potencial de exportación (I/II)” en *Vértigo*: <http://www.vertigopolitico.com/articulo/46255/Floricultura-mexicana-con-potencial-de-exportacion-III>
- 📖 MORALES Sánchez, Maricarmen (2011) “*Construcción de indicadores agregados para la toma de decisiones financieras de la floricultura, en el Estado de México*” (Tesis de maestría). Universidad Nacional Autónoma de México. México.
- 📖 NAPOLES, Abel (18 de enero de 2019) “*La venta de flores en el mercado Xochiquetzal en Tenancingo*”, Entrevistado por Hernández Castillo, Misael.
- 📖 OROZCO Hernández, María Estela y Mendoza Martínez, Maritza. (2003), “Competitividad local en la agricultura ornamental en México” en *Ciencia Ergo Sum* No 1, Vol. 10, 29-42.
- 📖 VÁZQUEZ García, Luis Miguel (2018), “*El histórico mercado de flores de Tenancingo y especies comercializadas*”, México, Universidad Autónoma del Estado de México.

📖 VILLASEÑOR Arias, Nadia Edurne (2012). “*Diagnóstico socioeconómico del municipio de Tenancingo, Estado de México: ¿Estancamiento o avance del desarrollo?*” (Tesis de Licenciatura). Universidad Autónoma del Estado de México. Estado de México.

LA CANTIDAD DE DINERO QUE DEJO EL TURISMO EN SU VISITA AL MUNICIPIO DE PÁTZCUARO; MICHOACÁN, MÉXICO PERIODO 2010-2017

Arturo Álvarez Toledo*¹⁹

Jorge Antonio Yeverino Juárez**

Resumen.

La actividad turística en Michoacán ocupa el tercer lugar en generación de recursos económicos para el estado, después de la agricultura y la recepción de divisas extranjeras, y cuenta con atractivos de ciudades coloniales, pueblos mágicos, playas y de aventura, señaló la Secretaría de Turismo estatal.

En turismo, Michoacán puede dividirse en zonas o regiones, también es posible destacar los atractivos de cada municipio. Sin embargo, los puntos del estado que son parada obligada para los turistas son: Morelia, Uruapan, Pátzcuaro, Cuitzeo y Lázaro Cárdenas, entre otros.

Pátzcuaro es también un destacado lugar para el turismo. A sólo 30 minutos de la capital Morelia, el turismo en este municipio es una actividad de suma importancia para la economía del lugar, ya que la derrama económica que deja el turista que visita este lugar, hace que la economía de la localidad sea más activa comercialmente.

En este artículo se investigó sobre la cantidad de turistas nacionales y extranjeros que visito Pátzcuaro, al igual el tiempo de su estancia; cuánto dinero gasta, entre otras cosas.

Dentro de los resultados obtenidos de esta investigación, vemos que los turistas extranjeros gastan casi el doble respecto al turista nacional; y también su estancia del turista extranjero es casi el doble que el del turista nacional.

¹⁹ *Dr. En Economía. Profesor e investigador de tiempo completo de la UMSH adscrito a la FEVaQ.

**Dr. En Economía. Profesor e investigador de tiempo completo de la UMSH adscrito a la FEVaQ.

Esta investigación se realizó con financiamiento del Consejo de Investigación Científica (CIC)

Otro punto relevante para destacar es que el turista extranjero es madamas el 6 o 7% del total del turista que visita Pátzcuaro, y por último se cuantifico la derrama económica que dejo el total del turismo en su visita a Pátzcuaro durante el periodo 2010-2017.

Introducción.

Pátzcuaro cuenta hoy con una de las infraestructuras de hospedaje más importantes del estado de Michoacán, con más de 80 inmuebles dedicados a este fin, entre hoteles, posadas y moteles, que disponen de alrededor de 1500 habitaciones para unos 4500 huéspedes, sin contar gran cantidad de restaurantes, la infraestructura y los diversos servicios destinados a atender al turista. El noventa por ciento de personas que visitan la ciudad son de procedencia nacional, con mayor afluencia el primero y dos de noviembre, Semana Santa, periodos vacacionales de diciembre y verano, así como el día 8 de diciembre, día de la Virgen de la Salud, patrona de la ciudad. La derrama económica que ha dejado el turismo en las últimas décadas, la convierte en una de las actividades económicas más redituables para el municipio.

No obstante, el turismo no siempre fue una actividad de importancia en Pátzcuaro. En la época virreinal, la vocación principal de la ciudad era la agricultura y el comercio. El lugar se distinguía por su estratégica ubicación geográfica, sirviendo de enlace entre el Bajío, la Tierra Caliente y la Costa, así como entre la Sierra Purépecha y Valladolid. Para entonces, el tianguis semanal patzcuareño atraía a numerosos comerciantes y arrieros, muchos de los cuales pasaban la noche en mesones o pernoctaban en los portales, alrededor de las plazas. (Martínez 2017)

Los servicios de hospedaje y servicios pensados para visitantes que arribaban y se alojaban en la ciudad por cuestión de placer eran prácticamente inexistentes. Los motivos que llevaron a Pátzcuaro a tomar el turismo como una segunda vocación y una posible entrada de ingresos para la ciudad han sido poco discutidos en la literatura. La mayor parte de los estudios históricos sobre el tema sitúan el periodo comprendido entre el inicio de la gubernatura y el final de la presidencia de la República de Lázaro Cárdenas (1928-1934), como el momento histórico en el que el turismo en Pátzcuaro comenzó a cobrar vida, gracias a la legislación producida en ese periodo en materia de conservación del aspecto típico del lugar y del impulso que le dio Cárdenas a dicha actividad. En efecto, este periodo dio un gran impulso al turismo, pero pocos reconocen -y los que lo hacen es de manera superficial-, que ya desde finales del siglo XIX se había visto en esta actividad una posible puerta de salida a la crisis económica por la que pasaba la ciudad. Se pensaba que, gracias a los atractivos de Pátzcuaro

y sus bellezas naturales, la promoción turística en el país y el extranjero le podrían dar dividendos a la ciudad y a los pueblos rivereños (Ramírez, 1986).

Ahora se tienen evidencias para sostener que desde finales del siglo XIX distintos inversionistas locales y extranjeros aprovecharon el potencial de las bellezas naturales y arquitectónicas de Pátzcuaro para atraer al turista nacional y extranjero de manera destacada. Gracias al esfuerzo de un grupo de personas del distrito de Pátzcuaro y con el apoyo del gobierno en sus tres niveles, en pocos años lograron un gran avance en el mejoramiento y creación de servicios de hotelería, alimentación y transporte; además de las mejoras materiales y de infraestructura llevada a cabo por el Ayuntamiento de la ciudad. (Martínez 2017)

Algunos Datos Relevantes sobre Pátzcuaro.

Pátzcuaro, es una ciudad localizada en el estado mexicano de Michoacán además de ser la cabecera del municipio homónimo, se trata de uno de los centros turísticos más importantes de la región debido a su entorno natural y a sus construcciones históricas. Su población es de 93,265 habitantes.

Pátzcuaro se encuentra conectada a la red de carreteras nacionales de la siguiente manera: Carretera Federal 14 Morelia - Pátzcuaro - Uruapan: es una carretera que parte de la ciudad de Morelia, pasa al norte de la ciudad de Pátzcuaro para continuar su camino al poniente hasta la ciudad de Uruapan pasando por las cercanías del poblado de Zirahuén, San Juan Tumbio y Tingambato hasta llegar a su destino final.

El Municipio de Pátzcuaro es uno de los 113 municipios en que se encuentra dividido el estado mexicano de Michoacán de Ocampo, localizado en el centro del estado, su cabecera la ciudad de Pátzcuaro es mundialmente conocida como destino turístico colonial y por estar situada junto al Lago de su mismo nombre. En 1538, siguiendo el proceso de la conquista militar-espiritual, ya establecidos los españoles en la antigua capital tarasca, se fundó el Obispado de Michoacán, siendo el primer Obispo Don Vasco de Quiroga, quien trasladó la capital de la provincia y la sede episcopal a Pátzcuaro.

En Pátzcuaro se conjunta la vida moderna con las tradiciones de los pueblos. En un paseo al centro el turista se traslada al pasado a través de esas calles empedradas y empinadas, llenas

de gente y artesanías. Las iglesias de estilo barroco y neoclásico les dan el toque distintivo a las amplias plazas, y a las casas de adobe y teja. ¡Y qué decir del colorido de las artesanías y los manteles y mantas!

La cultura local de Pátzcuaro se destaca por la fusión de elementos europeos e indígenas, por lo que las fiestas tradicionales suelen contar con elementos de ambas civilizaciones algo que puede verse especialmente en las festividades religiosas como la Semana Santa, Navidad o las fiestas patronales que se celebran en distintos puntos del lugar. Por otro lado, en la ciudad existe una pequeña infraestructura cultural formada por museos, centros culturales y un teatro donde se suelen presentar exposiciones o eventos que relatan la cultura y tradiciones locales. En la ciudad y sus alrededores se celebran algunos eventos y celebraciones importantes a lo largo del año, la mayoría de ellos con influencia religiosa.

Algunas Festividades Relevantes en Pátzcuaro.

Semana Santa (meses de marzo o abril): la ciudad organiza distintos eventos durante este periodo del año como la celebración de un mercado de exposición y venta de artesanías en el Centro Histórico, la elaboración de los Altares de Dolores, que son instalaciones que recuerdan los dolores sufridos por la Virgen María, representaciones de las escenas Pasión y Muerte de Jesucristo, procesiones con imágenes religiosas en las calles de la ciudad y la Quema del Judas, evento en el que se quema una imagen de cartón representando a Judas Iscariote, quien según la tradición entregó a Jesucristo para su crucifixión.

Cantoya Fest (tercer fin de semana del mes de julio): se trata de un festival que tiene como principal objetivo la exhibición de globos de cantoya los cuales suelen ser lanzados al cielo, en el marco de la festividad también se celebran conciertos, obras de teatro, talleres y muestras de deportes tradicionales.

Día de Muertos (31 de octubre, 1 y 2 de noviembre): es la fiesta local que cuenta con más fama a nivel nacional e internacional, se celebra en la Ciudad de Pátzcuaro y en todos los pueblos de la región lacustre, el evento principal es la velación de las tumbas en los panteones locales, durante las dos noches, la primera dedicada a los niños y la segunda a los adultos, sin embargo se trata de una celebración que depende de cada familia, por lo que no todas aceptan la presencia del viajero. En el marco del evento religioso se celebran toda una

serie de actividades relacionadas como conciertos, obras de teatro, mercados artesanales o de comida, exhibición de altares de muertos o recorridos a la luz de las velas. Al tratarse de una actividad masiva, se recomienda planificar el viaje con antelación puesto que los hoteles suelen llenarse o de lo contrario buscar alojamiento en ciudades como Morelia o Uruapan.

Día de la Señora de la Salud (8 de diciembre). Es la virgen más venerada de la región. Presentación de danzas, mojigangas, artesanías, bandas, desfiles, corridas de toros y jaripeos. Estas son algunas de las muchas festividades de Pátzcuaro.

PLANTEAMIENTO DE LA INVESTIGACIÓN.

Preguntas de Investigación. ¿A qué tanta cantidad asciende la derrama económica que deja el turismo en su visita a la ciudad de Pátzcuaro, Michoacán, para considerarlo como sector estratégico del desarrollo económico de esta región?

Objetivo. Cuantificar la derrama económica que dejó el turismo en su visita a la Ciudad de Pátzcuaro, Michoacán durante el periodo 2010-2017, para considerarlo como sector estratégico del desarrollo económico de este municipio.

Delimitación de la Investigación. La delimitación espacial contemplara el municipio de Pátzcuaro, Michoacán. En lo correspondiente a la temporalidad sería durante el periodo de los años 2010 a 2017.

La justificación general de este trabajo. Es contribuir a la investigación de ver cuál es la cantidad de la derrama económica que deja el turismo en la ciudad de Pátzcuaro, Michoacán, (periodo 2010-2017) para contemplarlo como uno de los principales sectores estratégicos para el desarrollo económico de este municipio.

Existe viabilidad para esta investigación, debido a que la actividad turística en la ciudad de Pátzcuaro, se le ha dado cierta importancia, tanto para el gobierno municipal y estatal, como por la ciudadanía, por todos los beneficios sociales y económicos que este sector deja a esta ciudad, además de contar con la existencia de información por parte del sector público y privado.

Un supuesto es que la derrama económica que ha dejado el turismo, que visito la ciudad de Pátzcuaro, Michoacán. Durante el periodo 2010-2017, ha traído como consecuencia un mayor desarrollo económico para esta ciudad.

La metodología que se utilizó para esta investigación, fue utilizando algunos instrumentos como, la Investigación documental a partir de bibliografías sobre el tema, también se recurrió a información de fuentes oficiales de gobierno de los tres niveles, federal, estatal y municipal, así como visitas para recabar información a instituciones de orden público y privado, además del uso del internet.

Los métodos o procedimientos precisos que se utilizaron para adquirir nuestra información serán cuantitativos y cualitativos. Por lo que los resultados que se esperan obtener son necesarios la utilización de los dos métodos mencionados, se realizara el procesamiento de datos, mediante la clasificación, codificación y síntesis de la información recabada.

Datos, estadísticas y análisis sobre el turismo del municipio de Pátzcuaro durante el periodo 2010-2017.

Cuadro 1.

Turistas que visitaron el estado de Michoacán durante el periodo 2010-2017.

Año	Total de turistas que visito Michoacán Hospedados en un establecimiento de hospedaje	Cambios porcentuales de turistas que visito Michoacán hospedados en un establecimiento de hospedaje (año base 2010) %	Total de turistas que visito Pátzcuaro hospedados en un establecimiento de hospedaje	Cambios porcentuales de turistas que visito Pátzcuaro hospedados en un establecimiento de hospedaje (año base 2010) %
2010	2,850,699	0	174,735	0

2011	2,614,067	-8.3	160,307	-8.24
2012	2,705,285	-5.1	165,918	-5.0
2013	2,545,432	-10.7	148,923	-14.77
2014	2,457,678	-13.7	143,711	-17.75
2015	2,541,610	-10.8	148,597	-14.95
2016	2,512,331	-11.8	146,814	-15.97
2017	2,830,712	-0.7	165,312	-5.39

Fuente: Elaboración propia con base en los anuarios estadísticos de Michoacán de Ocampo de 2011,2012,2013,2014,2015,2016, 2017 y 2018.

El cuadro 1. Tenemos la cantidad de turistas que visitaron Michoacán y que se hospedaron en un establecimiento de hospedaje, (porque de acuerdo a un estudio del Perfil del Turista, de los turistas que visitan Michoacán solo el 60% se hospeda en un establecimiento de hospedaje y el otro 40% lo hace con amigos, familiares u otros.) vemos en este periodo (tomando como año base 2010) que el turismo en Michoacán, y Pátzcuaro disminuyo, como se aprecia en el este cuadro.

Cuadro 2.

Turistas que se hospedaron en establecimientos de hospedaje en la ciudad de Pátzcuaro durante el periodo 2010-2017.

Año	Turista nacional A	Turista extranjero B	Total de turistas A+B
2010	164,251	10,484	174,735
2011	150,808	9,499	160,307

2012	155,963	9,955	165,918
2013	139,827	9,096	148,923
2014	135,088	8,623	143,711
2015	139,681	8,916	148,597
2016	138,005	8,809	146,814
2017	155,393	9,919	165,312

Fuente: Elaboración propia con base en los anuarios estadísticos de Michoacán de Ocampo de 2010 a 2018.

El cuadro 2. Nos muestra la cantidad de turistas nacionales y extranjeros que se hospedaron en un establecimiento de hospedaje en Pátzcuaro en el periodo 2010-2017, por lo que corresponde tanto al turista nacional como extranjero, en este periodo tiene una caída importante que se debe ver con preocupación, para ver cuáles son o fueron las causas principales de esta tendencia a la baja del turismo en Pátzcuaro. Aunque vemos que en el año 2017 se empieza a tener una recuperación de turistas que visito este lugar.

Cuadro 3.

Total de turistas que visitaron la ciudad de Pátzcuaro durante el periodo 2010-2017.

Año	Turista nacional Que se hospeda en hotel	Turista nacional que no se hospeda en hotel	Total de turistas nacionales A	Turista extranjero Que se hospeda en hotel	Turista extranjero que no se hospeda en hotel	Total de turistas extranjeros B	Total de turistas nacionales y extranjeros A+B
2010	164,251	57,488	221,739	10,484	524	11,008	232,747

2011	150,808	52,783	203,591	9,499	475	9974	213,565
2012	155,963	54,587	210,550	9,955	498	10,453	221,003
2013	139,827	48,939	188,766	9,096	455	9551	198,317
2014	135,088	47,281	182,369	8,623	431	9054	191,423
2015	139,681	48,888	188,569	8,916	446	9362	197931
2016	138,005	48,302	186307	8,809	440	9249	195,556
2017	155,393	54,388	209,781	9,919	496	10,415	220,196

Fuente: Elaboración propia con base en los anuarios estadísticos de Michoacán de Ocampo de 2010 a 2018. (Se toma en cuenta en esta tabla lo que investigo el perfil del turista, citado por Rivera M. 2004. Donde dice que de los turistas que visitan Pátzcuaro solo el 60% se hospeda en hotel o un lugar de hospedaje y un 40% con amigos, familiares u otros. Dividiéndose en 35% turista nacional y 5% turista extranjero).

Lo que respecta al cuadro 3. Muestra el total de turistas que visito Pátzcuaro durante el periodo 2010-2017. Tomando en cuenta los que se hospedaron en algún lugar de alojamiento; como los que llegaron con algún amigo, familiar o algún otro.

Cuadro 4.

Estancia promedio de los turistas que visitaron Pátzcuaro durante el periodo 2010-2017.

Año	Turista nacional (noches)	Turista extranjero (noches)
2010	3.4	7.70
2011	3.5	8.58
2012	3.8	8.55
2013	2.4	3.50
2014	2.3	4.20
2015	2.4	3.90
2016	3.0	4.20
2017	3.2	5.20

Fuente: Elaboración propia con base en datos del Centro de Investigación y Estudios Turística, INEGI Anuarios estadístico 2014,2015 y 2016.Del Tecnológico de Monterrey (Perfitur 2006, 2007, 2008, 2009, 2010,2011) *Cifras calculadas con datos encontrados y tomando en cuenta la inflación de cada año.

El cuadro 4. Nos muestra el tiempo de estancia de los turistas nacionales y extranjeros en Pátzcuaro, mientras que el promedio de estancia del turista nacional en este periodo es aproximadamente de 3 noches, para el turista extranjero es de 5.7 noches aproximadamente, esta parte resulta de gran importancia ya que además de que el turismo extranjero gasta casi el doble (como se muestra en el cuadro 5) que el turista nacional, también su estancia es casi el doble que del turista nacional.

Cuadro 5.

Gasto promedio diario de los turistas que visitaron Pátzcuaro durante el periodo 2010-2017.

Año	Turista nacional gasto promedio diario \$	Turista extranjero Gasto promedio diario \$
2010	\$ 532.00	\$ 830.00
2011	\$ 502.00	\$ 747.00
2012	\$ 522.00	\$ 820.00
2013	\$543.00	\$853.00
2014	\$565.00	\$888.00
2015	\$577.00	\$907.00
2016	\$596.00	\$937.00
2017	\$637.00	\$1001.00

Fuente: Elaboración propia con base en datos del Centro de Investigación y Estudios Turística Del Tecnológico de Monterrey (Perfitur 2010,2011) y el Banco de México. *Cifras calculadas con datos encontrados y tomando en cuenta la inflación de cada año.

El cuadro 5. Muestra el gasto promedio de los turistas que visitaron Pátzcuaro durante el periodo 2010-2017 y tenemos que el gasto promedio del turista nacional es de \$ 559.00, mientras que el gasto del turista extranjero es de \$872.00, se puede concluir con datos de esta tabla que el turista extranjero gasta un 56 % más que el turista nacional (en este periodo), esto es en lo que corresponde a esta tabla, porque de acuerdo a la Secretaria de Turismo de Michoacán, el turista extranjero gasta el doble que el turista nacional.

Cuadro 6.

Derrama económica que dejó los turistas nacionales que visitaron Pátzcuaro durante el periodo 2010-2017.

Año	Total de turistas nacionales	Gasto promedio diario del turista nacional (\$ pesos mexicanos)	Estancia promedio (noches) del turista nacional	Total de derrama económica que dejó el turista nacional. (\$ pesos mexicanos)
2010	221,739	\$ 532.00	3.4	\$ 401,081,503
2011	203,591	\$ 502.00	3.5	\$ 357,709,387
2012	210,550	\$ 522.00	3.8	\$ 417,646,980
2013	188,766	\$543.00	2.4	\$ 245,999,851
2014	182,369	\$565.00	2.3	\$ 236,988,516
2015	188,569	\$577.00	2.4	\$ 261,130,351
2016	186307	\$596.00	3.0	\$ 333,116,916
2017	209,781	\$637.00	3.2	\$ 427,617,590

Fuente: Elaboración propia

El cuadro 6. Muestra la derrama económica que dejó la visita de turistas nacionales que visitaron Pátzcuaro, donde empezamos a ver una de las virtudes del turismo que es la gran derrama económica que dejó el turismo durante el periodo 2010-2017.

Cuadro 7.

Derrama económica que dejó los turistas extranjeros que visitaron Pátzcuaro durante el periodo 2010-2017.

	Total de	Gasto promedio	Estancia promedio	Total de derrama económica que dejó

Año	turistas extranjeros	diario del turista extranjero. (\$ pesos mexicanos)	(noches) del turista extranjero	el turista extranjero. (\$ pesos mexicanos)
2010	11,008	\$ 830.00	7.70	\$ 70,352,128
2011	9974	\$ 747.00	8.58	\$ 63,925,959
2012	10,453	\$ 820.00	8.55	\$ 73,285,983
2013	9551	\$853.00	3.50	\$ 28,514,511
2014	9054	\$888.00	4.20	\$ 33,767,798
2015	9362	\$907.00	3.90	\$ 33,116,203
2016	9249	\$937.00	4.20	\$ 36,398,515
2017	10,415	\$1001.00	5.20	\$ 54,212,158

Fuente: Elaboración propia.

El cuadro 7. Muestra la derrama económica que dejó la visita de turistas extranjero que visitaron Pátzcuaro, donde empezamos a ver una de las virtudes del turismo que es la gran derrama económica que dejó el turismo durante el periodo 2010-2017. No se debe olvidar que el turista extranjero gasta un 56% más que el nacional (en este periodo).

Cuadro 8.

Derrama económica que dejó los turistas nacionales y extranjero que visitaron Pátzcuaro durante el periodo 2010-2017.

	Total de derrama económica que dejó	Total de derrama económica que dejó el	Sumatoria de derrama económica que dejó el turista nacional y

Año	el turista nacional. (\$ pesos mexicanos)	turista extranjero. (\$ pesos mexicanos)	extranjero. (\$ pesos mexicanos)
2010	\$ 401,081,503	\$ 70,352,128	\$ 471,433,631
2011	\$ 357,709,387	\$ 63,925,959	\$ 421,635,346
2012	\$ 417,646,980	\$ 73,285,983	\$ 490,932,963
2013	\$ 245,999,851	\$ 28,514,511	\$ 274,514,362
2014	\$ 236,988,516	\$ 33,767,798	\$ 270,756,314
2015	\$ 261,130,351	\$ 33,116,203	\$ 294,246,554
2016	\$ 333,116,916	\$ 36,398,515	\$ 369,515,431
2017	\$ 427,617,590	\$ 54,212,158	\$ 481,829,748

Fuente: Elaboración propia.

En el cuadro 8. Muestra el total de la derrama económica que dejó el turismo tanto nacional como extranjero que visitó Pátzcuaro, durante el periodo de 2010-2017, como podemos ver en la tercera columna el total de la derrama económica es de una gran relevancia, para la economía de este municipio.

CONCLUSIONES.

De acuerdo a esta investigación, Pátzcuaro tiene una importante participación de turistas nacionales y extranjeros que visita Michoacán.

Los turistas que visitaron Pátzcuaro y pernoctaron en un establecimiento de hospedaje solo representa el 60%; ya que el otro 40% se hospeda con un familiar, amigo u otro; otros regresan a dormir a otro lugar (Tacámbaro, Ario, Santa Clara, Uruapan o Morelia entre otros lugares).

La caída que muestra el turismo que visitó Pátzcuaro en este periodo 2010-2017, está más pronunciada durante los años 2013 al 2016 (cuadro 1).

Por otro lado, vemos que la estancia del turista extranjero en promedio es casi el doble que el turista nacional. El turista extranjero en este periodo (2010-2017) gastó un 56% más que el turista nacional.

La derrama económica que dejó el turista en este periodo es de gran relevancia para la economía de Pátzcuaro; como para considerar al turismo en este lugar como un sector estratégico.

Es importante seguir trabajando esta investigación, para más adelante hacer algunos comparativos, uno podría ser el presupuesto anual del municipio de Pátzcuaro año por año (2010-2017) versus la sumatoria de la derrama económica que dejó el turista nacional y extranjero en su visita a Pátzcuaro en este mismo periodo.

BIBLIOGRAFÍA.

Alcázar, B. (2002). “Los canales de distribución en el sector turístico” editorial ESIC (Madrid).

Alvarez, A. Tapia, G, (2017) La derrama económica que dejó el turismo en su visita a la ciudad de Morelia, Michoacán, México periodo 2002-2015. Revista Realidad Económica año 19, No. 53. Pp. 12-27

Botti, L., Peypoch, N. y Solonandrasana, B. (2008) “Ingénierie du Tourisme”. editorial de Boeck Université, primera edición. Francia.

Bringas, N. (2002) artículo “Desarrollo turístico y dinámica de evolución de usos de suelo en el Corredor Costero Tijuana – Rosarito – Ensenada”, Colegio de la Frontera Norte, Tijuana.

Burkart, J; y Medlink, C. (1974): “Tourism, past, present, and future” heinemman, London.

Cacomo, J. (2007) “Fodements D’Économie du Tourisme” editorial de Boeck Université, primera edición. Francia.

Díaz Pérez, Flora (2006). POLÍTICA TURÍSTICA: La competitividad y sostenibilidad

- Figuroa, M. (1985): Teoría Económica de la actividad turística Ed. Alianza Universidad Textos. Madrid, p. 88
- Flores, E. (2003) artículo “Ecoturismo y turismo sustentable” Universidad Autónoma de México.
- Gudiño P., Mariana (2009). “El turismo cultural: Análisis de la oferta y demanda en Michoacán (México)”. Revista Galega de Economía, vol. 18, núm. 2.
- Jiménez, A. (1993) “Turismo Estructura y Desarrollo”, ed. Mc Graw Hill, México.
- Kotler, P., Bowen, B. y Makens, J. (2005). “Marketing Para Turismo” editorial PEARSON. Prentice Hall, tercera edición. España
- Manchuca, R. (1994); "El Turismo como cultura transnacional", Revista Ciudades, Turismo y Tiempo Libre, Núm. 23, México.
- Martínez Coll, Juan Carlos (2002). “Crecimiento y Desarrollo” en la Economía de Mercado.
- Martínez, J,M, (2017) Una mirada al surgimiento del turismo en Pátzcuaro. Revista de turismo y patrimonio cultural vol. 15 No.2, 409-418. www.pesosonline.org.
- Mazaro, M y Varzin, G. (2002) artículo “Sostenibilidad estratégica como ventaja competitiva para destinos turísticos – El competitivo modelo” Universidad de Barcelona – España.
- Mochon, F. (2004) “Economía y Turismo” editorial Mc Graw Hill, primera edición. España.
- Ramírez, M. (1994) “Teoría General del Turismo”, Diana México.
- Rivera M. Luís Alfonso, tesis el turismo y su planeación local en el municipio de Morelia 1993-2001 UMSNH. Facultad de Economía “Vasco de Quiroga” mayo de 2004.
- Anuarios estadísticos de Michoacán. 2011,2012,2013,2014,2015, 2016,2017.

LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN GUANAJUATO, MÉXICO

Gabriela Castro Mercado²⁰

Ibrahim Santacruz Villaseñor²¹

Introducción

Durante la década de los ochenta, México decide dejar atrás una etapa altamente proteccionista basada en el modelo de Industrialización por Sustitución de Importaciones (ISI) y comienza a adoptar un nuevo modelo económico, el neoliberal. Este proceso de cambio inicia en la década de 1980, y se concreta en 1994 con el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (antes TLCAN, ahora T-MEC), el cual se planteó como objetivos primordiales la apertura comercial y financiera, mediante la eliminación de las barreras arancelarias existentes y fomentación de la competencia en el libre comercio. Todo esto en su conjunto resultó una pieza clave para la industria automotriz, particularmente, para la guanajuatense, pues gracias a la liberalización económica, el estado ha captado la atención de muchos inversionistas extranjeros, y ha logrado atraer a grandes empresas transnacionales para instalar sus plantas automotrices en la entidad, lo cual conduce a una mejora en el nivel de empleo, de exportaciones, de crecimiento y desarrollo tanto económico como industrial. En la actualidad, Guanajuato es el único estado del país que cuenta con cinco plantas armadoras y es considerado como el Clúster Automotriz más importante y dinámico de toda América Latina.

El presente artículo sintetiza el tema de la industria automotriz guanajuatense a partir de la década de los noventa hasta la actualidad, muestra ciertas características y tendencias de los indicadores económicos más importantes a nivel mundial, nacional y estatal (caso del estado de Guanajuato), se evalúa el desempeño económico y la evolución de este sector. Por ello, la investigación se divide en cuatro etapas. La primera y segunda etapa, desglosa brevemente la industria automotriz a nivel mundial y en México, respectivamente. La tercera, desarrolla un

²⁰ Egresada de la licenciatura en Economía, Facultad de Economía, UMSNH, gcastro@fevaq.net

²¹ Profesor investigador de la UMSNH, isantacruz@umich.mx

análisis más profundo sobre el caso particular de dicho sector en el estado de Guanajuato. Finalmente, la cuarta, expone la conclusión final.

La industria automotriz a nivel mundial

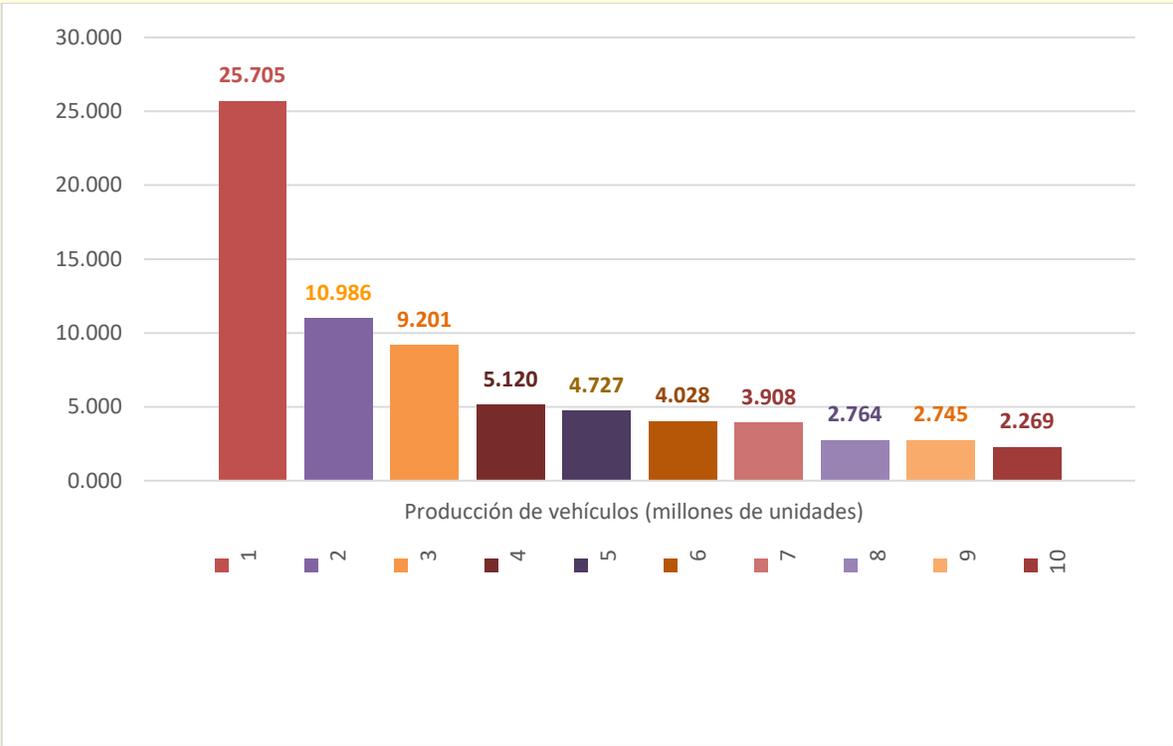
La industria de automotores ha crecido de manera significativa en los últimos años, se estima que de 1994 a 2001 ha tenido un crecimiento promedio anual de 3.9%. La producción mundial de vehículos alcanzó su máximo histórico en el año 2000 con 58.3 millones de unidades. El sector automotriz es uno de los cinco sectores exportadores más dinámicos a nivel mundial, en el periodo 1990-2000, las exportaciones de dicho sector crecieron 6% promedio anual, representando en 2000 el 9.2% de las exportaciones mundiales totales de mercancías y el 12.3% de las exportaciones mundiales de manufacturas. De 1990 a 2000, los principales países exportadores fueron Alemania, Japón y Estados Unidos; en el año 2000, tan solo 15 países exportaron el 91.7% del total de las exportaciones mundiales de la industria automotriz. (CEFP, 2002)

De acuerdo a datos revelados por la Organización Internacional de Constructores de Automóviles, los principales diez productores mundiales de vehículos en 1999 fueron: Estados Unidos (13 millones 024 mil 978 unidades), Japón (9 millones 895 mil 476 unidades), Alemania (5 millones 687 mil 692 unidades), Francia (3 millones 180 mil 193 unidades), Canadá (3 millones 058 mil 813 unidades), España (2 millones 852 mil 389 unidades), Corea del Sur (2 millones 843 mil 114 unidades), Reino Unido (1 millón 973 mil 519 unidades), China (1 millón 829 mil 953 unidades) e Italia (1 millón 701 mil 256 unidades).

Estados Unidos había permanecido desde la década de los noventa hasta el 2005 como el principal productor de vehículos en el mundo. Posteriormente, quien encabezó la producción mundial fue China, a partir del 2009 hasta la actualidad. Para los años 2016, 2017 y 2018, China continuó encabezando la producción mundial con 28 millones 118 mil 794, 29 millones 015 mil 434 y 25 millones 705 mil 558 autos, respectivamente; en el 2018 su producción se vio muy reducida, pero eso no impedía que perdiera su posición. Estados Unidos, Japón y Alemania permanecieron en el mismo lugar de ser el lugar número 2, 3 y 4, respectivamente, desde el 2011 hasta el 2018. Por su parte, India pasó de estar en el sexto lugar en 2015 a estar en quinto lugar en 2016, 2017 y 2018. Corea del Sur ocupó el sexto

lugar, mientras que México permaneció en el séptimo lugar desde el 2014 hasta el 2018, produciendo en ése último año 3 millones 908 mil 139 vehículos, colocándose así también como el primer productor en América Latina (produjo el 4.3% del total a nivel mundial). Las otras posiciones las ocupó España (octavo lugar), Brasil (noveno lugar) y Francia (décimo lugar).

Gráfica 1. Principales diez productores de vehículos a nivel mundial, 2018 (millones de unidades)



Fuente: Elaboración propia con base a datos de OICA.

En cuanto a generación de empleos de la industria automotriz, en el año 2005, China se posicionó en el primer lugar, generando 1 millón 605 mil empleos directos; en segundo lugar se encontró Estados Unidos al dar empleo a 954 mil 210 personas; Alemania tomó el tercer lugar con 773 mil 217, mientras que, en cuarto lugar se colocó Rusia con 755 mil empleados; Japón fue el quinto generador de empleos con 725 mil personas, España se posicionó en sexto lugar con 330 mil; Francia en séptimo, empleando a 304 mil gentes; Brasil estuvo en octavo lugar con 289 mil 082; la novena posición la adoptó India con 270 mil; y finalmente, Corea generó un total de 246 mil 900 empleos.

La industria automotriz en México

La industria automotriz es un fuerte pilar en México, pues capta una importante cantidad de inversión extranjera directa (IED) y es generadora de cientos de miles de empleos en el país. Desde que entró en vigor el T-MEC, México ha sido un país con una importante producción de automóviles a nivel mundial, se ha posicionado entre los primeros 11 productores del mundo durante los últimos 25 años; de estar en el onceavo lugar de producción de vehículos a nivel mundial en 1999, el país ha logrado posicionarse y mantenerse desde el año 2014 hasta el 2018 como el séptimo productor más importante. En los años 2000 y 2001, México estuvo en el noveno lugar a nivel mundial de producción de automóviles, produciendo 1 millón 935 mil 527 y 1 millón 841 mil 008 unidades, respectivamente. Los años siguientes, se mantuvo entre décimo y onceavo lugar, logrando superar en 2006 las 2 millones de unidades de automóviles producidas.

Entre 2008 y 2009 se da una grave caída en la producción debido a la crisis financiera internacional que se originó en Estados Unidos a mitad del 2008; la producción mexicana cayó un 28.0%, pasando de producir 2 millones 167 mil 944 vehículos en el 2008 a producir 1 millón 561 mil 052 en 2009, esta baja en ventas reflejó la pérdida de confianza del consumidor y un creciente desempleo. (Periódico La Jornada, 2010).

En 2015, el total de autos producidos en México fue de 3 millones 565 mil 469, en 2016 fue de 3 millones 597 mil 462 unidades, y para 2017, la industria automotriz mexicana cerró con un récord en producción de 4 millones 068 mil 415 autos. Finalmente, en 2018 ocurrieron una serie de sucesos que afectaron nuevamente al sector de automóviles en el país y ocasionó una baja del 3.9% en su producción respecto al año anterior, lo que México produjo de vehículos fue un total 3 millones 908 mil 139 de unidades, la caída se debió principalmente el paro de actividades que se dio en Honda de Celaya como consecuencia de la inundación por las fuertes lluvias, después, los cambios de producción que anunciaron algunas armadoras, y por último, la incertidumbre ocasionada por la modificación de las reglas de origen de la industria automotriz establecidas en el T-MEC.

De acuerdo con datos divulgados por el Instituto Nacional de Geografía y Estadística (INEGI), Honda fue así la marca que mostró el mayor descenso productivo con una caída de 29.5%, al fabricar 147 mil 158 unidades ensambladas en el año 2018. El segundo mayor

descalabro lo sufrió Ford, con un desplome productivo de 11.1% al fabricar 280 mil 499 unidades. Por su parte, Nissan cayó 8.1%, al fabricar 762 mil 408 vehículos ligeros. Otra marca que se suma a la baja de producción es Volkswagen con 5.6%, cerrando el 2018 con 435 mil 373 unidades. Estas cifras demuestran un crecimiento total en cuanto a producción en el periodo 1999-2018 de 152.2%.

La industria automotriz refleja su importancia en la aportación que hace tanto al Producto Interno Bruto manufacturero como al total nacional. En 1994, el Valor Agregado Bruto (VAB) automotriz de México fue de 29,211.14 mdp, aportando al Producto Interno Bruto (PIB) nacional el 2.24%, y al PIB manufacturero el 11.92%. Para el año 2018, el VAB automotriz de México ascendió a 760,356.00 mdp, aportando al PIB nacional el 3.23% y al PIB manufacturero el 19.67%. El VAB automotriz mexicano tuvo un crecimiento total de 2,503% en el periodo de 1994-2018.

El sector automotriz en México es uno de los más dinámicos y contribuye de manera positiva y significativa al PIB. Pues, en la actualidad, casi el 20% del PIB del sector manufacturero proviene de la industria de automóviles.

Esta industria también se destaca por su importante impacto laboral, pues, como ya se mencionó con anterioridad, es una fuente importante en la generación de empleos en el país. Actualmente, emplea alrededor de 900 mil personas en el país para el armado de vehículos, fabricación de carrocerías y producción de autopartes.

En 1994, año en el que entró en vigor el T-MEC, esta industria empleó a 338 mil 057 personas. De este total, el 14.71% se concentró en la fabricación de automóviles; el 75.58% en la fabricación de carrocerías, motores, partes y accesorios automotrices; y, por último, el 9.71% del personal se mantuvo en la fabricación de productos de hule. Para 2017, se dio trabajo a 839 mil 571 personas para el armado de vehículos, fabricación de carrocerías y producción de autopartes. El nivel de empleo en la industria automotriz mexicana ha presentado un crecimiento de 148.35% en el periodo de 1994-2017.

En cuanto a inversión extranjera directa (IED), ésta ha significado un factor importante de desarrollo para la economía nacional. En 1994, México recibió un monto total de IED de 10,972.50 mdd, de los cuales el 53.51% fue distribuido en el sector manufacturero. Para el 2007, el país logró una captación de IED de 32,476.70 mdd, el 42.43% fue destinado al

sector manufacturero y el 8.60% a la industria automotriz. De la IED manufacturera total, el 20.26% fue destinada a la industria de automóviles. Como resultado de la crisis financiera que se suscitó en 2008, la IED total nacional se desplomó completamente en 2009, pues hasta este año se reflejaron las fuertes consecuencias en todos los indicadores económicos. Lo que invirtieron los países en México fueron apenas 18,186.60 mdd, lo cual indica que la IED cayó un 44% respecto al año 2007; la participación que tuvo el sector manufacturero en el total nacional fue de 40.10% y la industria automotriz del 12.63%. Por último, en 2018, México atrajo 31,604.30 mdd; de ése total, la manufactura acaparó el 49.12%, y la industria automotriz el 24.40% de la IED total nacional. La industria automotriz captó un total de 70,908 mdd en 1999-2018, con un crecimiento de 206.19%.

En este rubro, Estados Unidos se ha posicionado como el principal inversionista en la rama automotriz en México. Según datos de la Secretaría de Economía, de 1999 a 2018, este sector percibió el 80% de los flujos de inversión extranjera directa llegados desde Alemania; esto representa 17,435 mdd, de los cuales 11,016 mdd tuvieron como destino la fabricación de equipos de transporte. Alemania, desde 2016, es el segundo país que más invierte en la industria de automóviles. (Expansión, 2019)

Asimismo, Estados Unidos también es el país principal de destino de los vehículos producidos en México. Mientras las exportaciones automotrices de Canadá hacia Estados Unidos crecieron a una tasa promedio de 5.2% anual, entre 1990 y 2012, las exportaciones de México hacia ese país tuvieron un crecimiento mayor, a una tasa promedio de 14.5% anual (Carbajal & del Moral, 2014). Con relación al comercio de autopartes, en el año 2000 México fue el primer proveedor de autopartes a Estados Unidos, realizando exportaciones hacia ese país por un monto de 19,313 mdd, también ocupó el tercer lugar como proveedor de vehículos ligeros y el segundo en vehículos pesados. (CEFP, 2002)

Según el Banco de México, en 2017, las exportaciones automotrices totales registraron un crecimiento anual de 11.8%, derivado de incrementos de 32.7% en los envíos de automóviles, de 8.3% en los de camiones y de 1.3% en los de autopartes. El 83% de la producción de vehículos ligeros se destina al mercado de exportación. México es el 4° exportador mundial de productos de la industria automotriz (INEGI & AMIA, 2018). Con las 71 mil 515 unidades enviadas al exterior, generando 6 mil 445 millones de dólares, México se mantiene como el primer lugar en exportación de tracto camiones en el mundo,

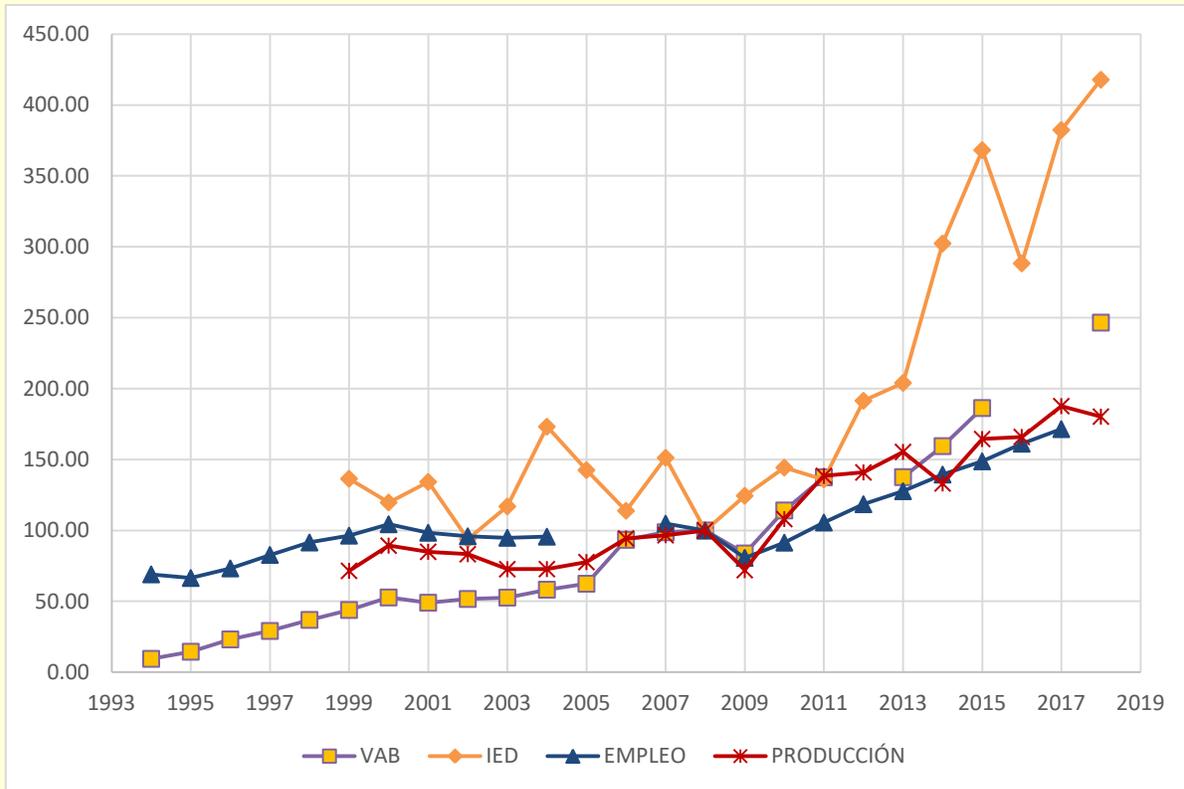
por arriba de Alemania que hasta 2013 era el principal generador mundial de este tipo de vehículos. (AMIA, 2018)

Para 2018 la industria automotriz mexicana exportó 3 millones 449 mil 201 vehículos; los vehículos ligeros que México vendió al exterior tuvieron como destino principal Estados Unidos (2 millones 566 mil 701 vehículos), representando 74.4% del total de las exportaciones, la segunda posición fue para Canadá (248 mil 557 vehículos) con 7.2% y en tercer lugar está Alemania con 4.4%. Las armadoras con el mayor volumen de exportación fueron: General Motors (811 mil 954 vehículos y un crecimiento de 17%); Fiat Chrysler (630 mil 967 vehículos y un crecimiento de 5.2%) y Nissan (496 mil 333 unidades y un crecimiento de 5.8%). (Cantera, 2019)

En 2018, México escaló su posicionamiento entre los primeros diez exportadores de automóviles del mundo en términos de valor, logrando colocarse en el cuarto lugar, desplazando a Reino Unido y Canadá.

En la gráfica 2 es posible observar la tendencia del VAB automotriz, de la IED captada por la industria de automóviles, así como el total de personas ocupadas y la producción total de México. Los datos reales fueron deflactados para poder tener una mejor precisión en el crecimiento real que se ha tenido a lo largo del periodo 1994-2018 sobre estos indicadores económicos.

Gráfica 2. Valor Agregado Bruto (VAB), total de Inversión Extranjera Directa (IED), total de los empleados y producción total de la industria automotriz de México (índice, año base 2008).



Fuente: Elaboración propia con base a datos de OICA, INEGI y Secretaría de Economía.

Industria automotriz en el estado de Guanajuato

Actualmente el Clúster Automotriz de Guanajuato (ClauGTO) es considerado como el más dinámico e importante de toda América Latina.

Guanajuato es el único estado de todo México que cuenta con cinco plantas ensambladoras de automóviles (General Motors, Mazda, Volkswagen, Honda y Toyota), ocupa el cuarto lugar a nivel nacional en captar inversión extranjera directa, también se posiciona en el cuarto lugar en generación de empleos y de exportaciones, y se estima que para el 2020 sea el principal productor de vehículos de México. El Clúster cuenta con la participación de varias empresas especializadas en ensamblaje de motores, llanteras y las empresas proveedoras del ramo. Los municipios que se han visto beneficiados con este sector dentro del corredor industrial son: Silao de la Victoria, Celaya, Salamanca, Apaseo el Grande,

Comonfort, Cortázar, Irapuato y León. Además de Acámbaro, Dolores Hidalgo Cuna de la Independencia Nacional, Jerécuaro, Juventino Rosas, Ocampo, Romita, San Felipe, San José Iturbide, San Miguel de Allende, Tarandacuaio y Villagrán. (INEGI, 2016)

Datos publicados por INEGI, nos muestran la importancia de la industria automotriz guanajuatense. Un ejemplo claro se da en 1993, año en el que el Valor Agregado Censal Bruto (VACB) automotriz guanajuatense sumó un total de 275.75 mdp, monto que para 1998 creció exorbitantemente a 14,903.88 mdp, esta cifra representa un crecimiento de 5,304.8%. En 2014, el VACB fue de 22,626 mdp y al cierre de junio del 2015, este valor superó los 25,000 mdp. Estos datos indican que en el periodo de 1993-2015, el VACB automotriz del estado creció 8,966%.

En cuanto a las personas empleadas en el sector de automóviles se han dado cambios muy importantes. En 1993 se emplearon a únicamente a 7 mil 238 personas, cifra que se duplicó para 2004; según datos obtenidos de la Encuesta Mensual de la Industria Manufacturera (EMIM), de 14 mil 411 personas empleadas en la industria automotriz de Guanajuato en 2004, Silao concentró el 57.50% de la población total ocupada estatal empleando a 8 mil 286 personas; en segundo lugar se posiciona Celaya, generando 4 mil 370 empleos (30.3%); en tercero y cuarto lugar se encuentran León e Irapuato, quienes dieron trabajo a 239 (1.6%) y 31 personas (0.2%), respectivamente. En suma, estos cinco municipios, emplearon al 89.7% de la población ocupada en la rama de vehículos, el resto se distribuye en otros municipios. Para el año 2009, la población ocupada total fue de 17 mil 831 personas, de las cuales, Silao y Celaya vuelven a tomar el primer y segundo lugar, generando 10 mil 643 (59.6%) y 5 mil 336 (29.9%) empleos, respectivamente. En ese año San José de Iturbide e Irapuato logran desplazar a León, quedando en tercero, cuarto y quinto lugar; en el mismo orden, dieron empleo a 689 (3.8%), 597 (3.3%) y 430 (2.4%) personas. Los 5 estados concentraron el 90.1% del total estatal de la población ocupada en la industria automotriz. Y, finalmente, para el año 2014 la población ocupada estatal, se acrecentó en un 209.48%, pues, pasó de 14 mil 441 empleados en 2004 a 44 mil 600 en 2014. Silao continuó predominando en la generación de empleo en la industria automotriz total estatal con 20 mil 377 (45.6%) personas, seguido de Celaya con 5 mil 337 (11.9%), Apaseo de Grande logró posicionarse en tercer lugar al emplear a 2 mil 662 (5.9%), mientras que, Irapuato y León quedaron nuevamente en cuarto y quinto lugar, dando trabajo a mil 740 (3.9%) y mil 029 personas

(2.3%), respectivamente. Del personal total empleado en la industria automotriz, estos municipios captaron el 69.8%. Finalmente, para el 2018 el total de personal ocupado en el sector creció a 77 mil 329 personas; lo cual nos indica que en el periodo de 1993-2018 se dio un incremento de 968%.

Ahora bien, en el tema de exportación de la industria automotriz en Guanajuato, el valor total de las exportaciones en 1992 fue de 200 millones de dólares (mdd), monto que para el año 2000 se quintuplicó al pasar a 1,367 mdd. En 2005 el monto total fue de 2,191 mdd, de los cuales, la industria automotriz exportó 1,005 mdd (el 45.8%); para el año 2016, el valor total de las exportaciones fue de 22,099.83 mdd, de los cuales, 18,082.93 mdd pertenecieron a la industria automotriz, representando así el 81.82%. Finalmente, para 2018, el valor de las exportaciones totales fue de 24,913.68, de ese total, las exportaciones automotrices representaron el 79.8%, es decir, 19,895.01 mdd. Actualmente, casi el 80% de las exportaciones son autopartes y automóviles, y el resto, pertenece a diversas subramas del sector manufacturero como lo es el agroalimentario, manufacturas de piel y artesanal, metal-mecánico, entre otros.

Según una investigación de la asociación *México Cómo Vamos*, Guanajuato es el estado del centro del país que más exporta hacia Estados Unidos. De entre los productos más vendidos desde Guanajuato a los 126 países a donde llega la oferta exportable se encuentran: automóviles, cajas de cambios, de velocidades, partes y accesorios vehiculares, así como brócoli, neumáticos, máquinas de afeitar, lechugas, tomates y botas. Los sectores con mayor peso en las ventas al exterior en el 2017 fueron: vehículos pesados y ligeros (52% del total), autopartes (28%). El podio por participación en las exportaciones totales en el 2017, lo integraron: Silao (58.6%), Salamanca (11.0%), Irapuato (7.8%), Celaya (7.2%) y León (2.8%). Por destino, la aportación más importante es de Estados Unidos (77.2%), seguido de Canadá, Alemania, Colombia, China, Irlanda del norte, Brasil, Bélgica, Argentina, Chile, España, entre otros (Redacción, 2017). Asimismo, Guanajuato ha encontrado en Rusia un mercado para la exportación que tiene un valor superior a los 3.5 mdd. Entre los sectores que más exportan a aquel país se encuentran autopartes y los municipios que más exportan a Rusia son: Irapuato con 3 mil 059 mdd, Cortázar con 252 mil 524 mdd, Silao con 226 mil 985 mdd, León reportó 34 mil 694 mdd y Celaya 23 mil 30 mdd. (Diego, 2017)

Las exportaciones de la industria automotriz de la entidad han presentado un crecimiento de 1,879% en el periodo de 2005-2018.

En materia de inversión extranjera directa (IED), Guanajuato se ha logrado posicionar entre los primeros cinco lugares a nivel nacional en la captación de la inversión total que entra al país, ocupando así el cuarto lugar. Datos revelados por la Secretaría de Economía (SE) demuestran que, la IED de total de Guanajuato en 1994 apenas fue de 27.4 mdd, no obstante, los verdaderos cambios comenzaron a notarse años más tarde.

Para 1999, la industria automotriz de Guanajuato captó 192.45 mdd de IED, esta cifra representa el 62.2% del total estatal y el 74.0% del total manufacturero. Para 2005, a la entidad se destinaron 245.69 mdd, de los cuales, el 31.4% fue representado por la IED total estatal y el 43.4% por la manufactura. El lapso que corresponde a los años 2006-2010, fue un periodo difícil en la captación de IED, pues se dio una desaceleración e incluso una desinversión en la rama de los automóviles, logrando recuperarse hasta el 2011. Por su parte, el 2013, fue un año muy representativo tanto para el país como para Guanajuato, ya que flujos de IED hacia México alcanzaron niveles históricos; la industria automotriz en Guanajuato ese año logró atraer 711.23 mdd, representando el 26.9% de la IED total estatal y el 32.5% de la manufacturera; esta cifra había sido la más alta en la historia de México, sin embargo, para 2018 se superó el récord, captando 954.50 mdd, aportando el 40.3% a la total estatal y el 56.3% a la total manufacturera.

En la actualidad, la industria automotriz atrae más del 50% de la IED destinada a la industria de manufactura y más del 40% del total estatal. Durante el periodo 1999-2018, el crecimiento que tuvo la IED automotriz guanajuatense fue de 395.9%.

Durante el periodo 1999-2018, los países que más invirtieron en el estado de Guanajuato, por orden de mayor a menor IED en la entidad fueron: Estados Unidos, Japón, España, Italia, Bélgica, Alemania, Canadá, Suiza, Reino Unido y Francia.

Estados Unidos cuadruplicó su inversión en el Guanajuato desde 1999, pues en este año invirtió 256.39 mdd, y para el 2018 el total fue de 1,034.35 mdd. En 1999, Japón invirtió 9.48 mdd, y para el 2018 la inversión ascendió a 219.66 mdd. Vale la pena resaltar el caso de Italia, quien en 1999 apenas acumuló en la entidad 1.57 mdd, y para el 2018 creció mucho en términos porcentuales, para éste año su inversión en la entidad fue de 363.61 mdd. Durante

el periodo 1999-2018, Estados Unidos ha invertido un total de 9,886.29 mmd; Japón, 2,876.56 mmd; España 2,191.31 mmd; Italia, 1,403.79 mmd; Bélgica 1,302.15 mmd; Alemania 1,242.71 mmd; Canadá 1,007.42 mmd; Suiza 325.96 mmd; Reino Unido, 282.60 mmd, y, finalmente, Francia, 265.12 mmd.

Estas inversiones se han alojado dentro y fuera del corredor industrial en los municipios: Apaseo el Grande, Silao, León, Salamanca, Celaya, Romita, Valle de Santiago, San Miguel de Allende y San Felipe. Guanajuato cuenta con características que lo hacen atractivo para las empresas, como son su infraestructura carretera y férrea, localización y la disponibilidad de tierra lista para la industria en Parques Industriales. (Comunicación Social Guanajuato, 2018)

Resulta ineludible hacer énfasis en que hacia la rama de fabricación de carrocerías y remolques no se destina nada de inversión. El total de IED que capta la industria automotriz guanajuatense se distribuye entre la fabricación de automóviles y camiones y en la fabricación de partes para vehículos automotores. Para 1999, la rama de fabricación de automóviles y camiones captó 98.85 mmd (51.37% del total), mientras que, la rama de autopartes recibió el restante, es decir, 93.59 mmd (48.63% del total). En 2001, se revirtió completamente el destino de la IED automotriz del estado, pues, la fabricación de automóviles recibió apenas 15.50 mmd (6.14% del total), y la fabricación de autopartes se llevó la mayor parte, es decir, 237.18 mmd (93.86% del total). Los últimos 4 años consecutivos, del 2015 al 2018, a las autopartes se destinó la mayor proporción del total de IED de la industria automotriz de la entidad, pues, la fabricación de partes para vehículos actualmente acapara casi el 60% de la IED automotriz guanajuatense.

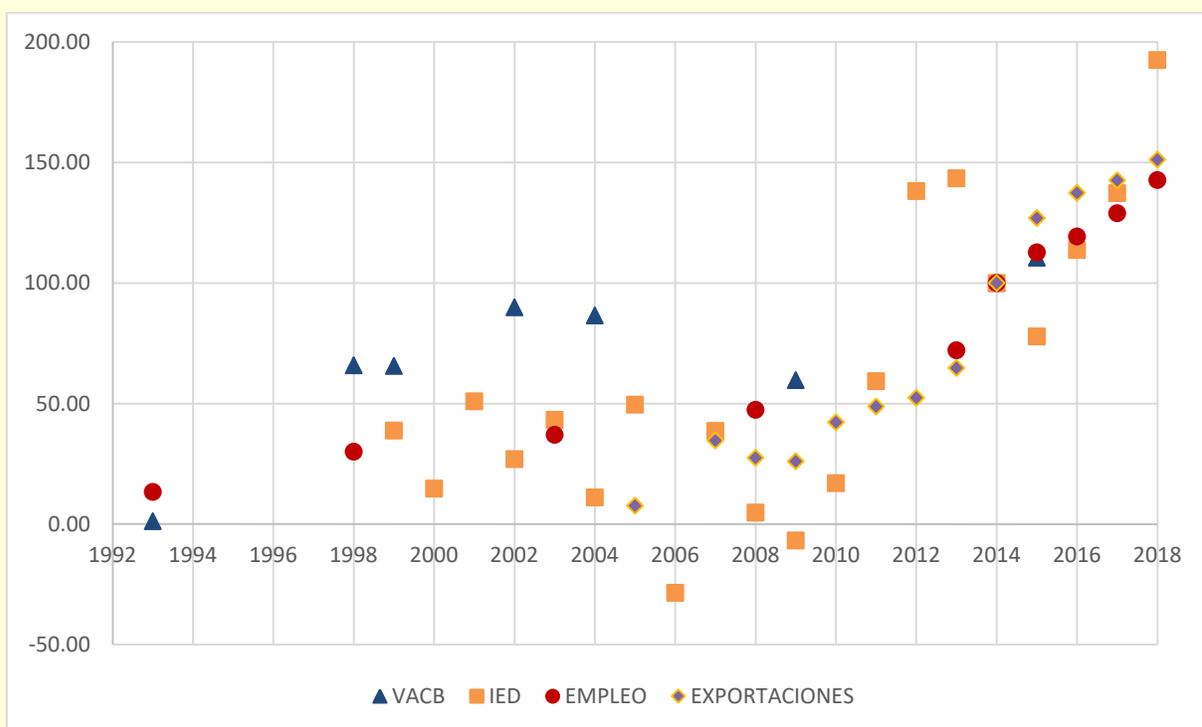
A lo largo del periodo 1999-2018, la IED que acumuló la industria automotriz fue de 6,063.09 mmd. De los cuales, 2,302.24 mmd (37.97%) se destinaron a la fabricación de automóviles y camiones, mientras que 3,760.85 mmd (62.03%) fueron invertidos a la fabricación de partes para vehículos automotores.

Durante el 2018, el flujo de inversión extranjera directa (IED) total que recibió México fue de 31,604.30 mmd. Del total nacional, la Ciudad de México es la principal receptora, pues acaparó el 18.96%; en segundo lugar, se encuentra Nuevo León, con el 13.74%; el tercer lugar lo toma Coahuila, con el 9.54%; Guanajuato se encuentra en cuarto lugar con el 7.9 %

y en quinto lugar está el Estado de México con el 7.29%. Estos cinco estados concentran el 57.03% de la IED total nacional, es decir, más de la mitad.

En la gráfica 3 es posible observar la tendencia del VACB automotriz, de la IED captada por la industria de automóviles, así como el total de personas ocupadas y las exportaciones totales. Los datos reales fueron deflactados para poder tener una mejor precisión en el crecimiento real que se ha tenido a lo largo del periodo 1992-2018 sobre estos indicadores económicos.

Gráfica 3. Valor Agregado Censal Bruto (VACB), total de Inversión Extranjera Directa (IED), total de los empleados y exportaciones totales de la industria automotriz en el estado de Guanajuato (índice, año base 2014).



Fuente: Elaboración propia con base a datos de INEGI y Secretaría de Economía.

Conclusión

Es evidente la importancia que ahora tiene la industria automotriz en el estado de Guanajuato, pues contribuye de gran manera al crecimiento económico y desarrollo industrial de la entidad al ser uno de los principales estados exportadores, productores, generadores de empleo y receptores de la inversión extranjera directa. Esta industria refleja ser un sector estratégico para la actividad económica de la entidad debido a su gran dinamismo dentro de la manufactura. Ha sido positivo el resultado de que las empresas de ensamble y de partes automotrices se instalen en el estado, pero a su vez, esto también crea una fuerte dependencia entre la entidad y la industria de automóviles. Los guanajuatenses se han visto altamente beneficiados al obtener la oportunidad de poseer mejores empleos y elevar su calidad de vida, así como también se ha visto beneficiada la entidad al lograr posicionarse entre las principales economías más potentes y con crecimiento más acelerado del país.

Por otro lado, también resulta importante mencionar que la relación entre Estados Unidos-México-Guanajuato es muy estrecha, tienen una fuerte sincronización, y eso ha conllevado a que Estados Unidos sea el principal país inversionista en la rama automotriz del estado de Guanajuato y el principal destino de exportaciones de la entidad. Es por ello que, cuando el país vecino entra en alguna crisis recesiva, impacta negativamente a todo México y eso se ve reflejado en los principales indicadores económicos.

Bibliografía

AMIA. (2018). *Diálogo con la industria automotriz 2018-2024*. AMIA.

Bilogistik. (31 de mayo de 2018). *El futuro del transporte de mercancías terrestre*. Obtenido de <https://www.bilogistik.com/blog/futuro-transporte-mercancias-terrestre/>

CANACAR. (19 de junio de 2018). *Presenta CANACAR impacto de la inseguridad en el autotransporte de carga*. Obtenido de <https://canacar.com.mx/general/presenta-canacar-impacto-la-inseguridad-autotransporte-carga/>

Cantera, S. (11 de enero de 2019). La exportación automotriz aumentó 6% en 2018: Inegi. *El Universal* .

Carbajal, Y., & del Moral, L. (2014). El desempeño del sector automotriz en México en la era del TLCAN: Un análisis a 20 años. *El Paradigma* , 98-107.

CEFP. (2002). *Análisis Económico y Fiscal de Sector Automotor de México, 1990-2001*. México, D.F.: Centro de Estudios de las Finanzas Públicas.

Cepal. (02 de julio de 2013). *Problemas de seguridad en el transporte terrestre afectan la competitividad de los países de la región*. Obtenido de <https://www.cepal.org/es/noticias/problemas-seguridad-transporte-terrestre-afectan-la-competitividad-paises-la-region>

Comunicación Social Guanajuato. (04 de junio de 2018). Una decena de empresas invierten en Guanajuato este 2018. *Visión Industrial* .

Diego, M. (13 de septiembre de 2017). Exporta Gto más de 3.5 mdd en productos a Rusia. *Milenio* .

EFE, Agencia. (3 de julio de 2013). *Inseguridad en el transporte terrestre afecta a toda la región*. Obtenido de <http://www.logisticasud.enfasis.com/notas/67248-inseguridad-el-transporte-terrestre-afecta-toda-la-region>

Expansión. (12 de marzo de 2019). Así es como Alemania se convirtió en pilar de la industria automotriz mexicana. *Expansión* .

Expansión. (30 de mayo de 2018). *En México transportar mercancías por tren y carretera es una misión de riesgo*. Obtenido de <https://expansion.mx/economia/2018/05/30/en-mexico-transportar-mercancias-por-tren-y-carretera-es-una-mision-de-riesgo>

Grupo Ei. (2018 de octubre de 2018). *Medidas para aumentar la seguridad en el transporte de mercancías*. Obtenido de <https://blog.grupoei.com.mx/seguridad-transporte-de-mercancias>

Hernandez, L. (31 de julio de 2018). *Así es como puede revertirse el robo al transporte de carga*. Obtenido de <https://www.elfinanciero.com.mx/economia/asi-es-como-puede-revertirse-el-robo-al-autotransporte-de-carga>

INEGI & AMIA. (2018). *Conociendo la Industria Automotriz*. INEGI.

INEGI. (2016). *Censos Económicos 2014: Guanajuato*. Guanajuato: Instituto Nacional de Estadística y Geografía.

Morales, I. G. (9 de marzo de 2018). *Seguridad en el transporte, vital para competitividad de México*. Obtenido de <http://t21.com.mx/terrestre/2018/03/09/seguridad-transporte-vital-competitividad-mexico>

Nácar, J., & de la Rosa, T. (4 de abril de 2019). *Carreteras territorio criminal*. Obtenido de <http://www.ejecentral.com.mx/carreteras-territorio-criminal/>

Pérez, M. F. (16 de abril de 2018). *Riesgos asociados con logística y transporte*. Obtenido de <https://www.seguridadenamerica.com.mx/noticias/articulos/15353/riesgos-asociados-con-logistica-y-transporte>

Periódico La Jornada. (30 de marzo de 2010). Industria automotriz: ¿averiada o destartada? *La Jornada*, pág. 30.

Redacción. (19 de diciembre de 2017). Autopartes y alimentos, productos tracción de Gto. *El Economista*.

Rodríguez, J. (22 de agosto de 2017). *Seguridad en autotransportes de carga*. Obtenido de <https://www.forbes.com.mx/seguridad-en-autotransportes-de-carga/>

Salas, G. P. (2013). *Seguridad de la cadena logística terrestre en América Latina*. Obtenido de https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/6365/LCL3604_es.pdf?sequence=1

Sánchez, J. E. (2016). LOGÍSTICA DEL AUTOTRANSPORTE. En J. E. Sánchez, *Jocelyn Jiménez Castillo* (pág. 87). Queretaro : Publicación Técnica No. 483.

Schwab, K. (16 de octubre de 2018). *The Global Competitiveness Report 2018*. Obtenido de <https://es.weforum.org/reports/the-global-competitiveness-report-2018>

SEA. (28 de marzo de 2018). *Perspectivas del robo al transporte de carga*. Obtenido de <https://www.seguridadenamerica.com.mx/noticias/articulos/15136/perspectivas-del-robo-a-transporte-de-carga>

Solistica. (13 de noviembre de 2018). *Medidas de seguridad que garantizan la integridad de tu mercancía durante su carga y traslado*. Obtenido de <https://blog.solistica.com/medidas-de-seguridad-que-garantizan-la-integridad-de-tu-mercancia>

Transportemx. (30 de julio de 2018). *Al tren le pegan duro con los robos en 2018*. Obtenido de <https://www.transporte.mx/al-tren-le-pegan-duro-con-los-robos-en-2018/>

Vanguardia. (24 de mayo de 2018). *Transporte ferroviario: ¿sobrevivirá a la inseguridad?* Obtenido de <https://vanguardia.com.mx/articulo/transporte-ferroviario-sobrevivira-la-inseguridad>

PROPUESTA PARA ELIMINAR EL HORARIO DE VERANO Y CREAR TRES HUSOS HORARIOS EN PRO DE LA MAYOR EFICIENCIA Y EFICACIA ENERGÉTICA Y DE LA DEMOCRATIZACIÓN DE MÉXICO

Guillermo Vargas Uribe²²

Exposición de Motivos:

El Horario de Verano no tiene un ningún objetivo social; por eso el ciudadano medio lo ha rechazado.

Los horarios de todas las naciones, de todos los pueblos, a lo largo de la historia, los ha determinado el ASTRO REY, el SOL; el Señor Sol y su movimiento aparente diurno-estacional sobre nuestra bóveda celeste (la forma en la que percibimos el firmamento). El sol es el mismo para todos, sale para todos y da la HORA SOLAR para todos. Si yo no uso reloj no podré saber cuál es la hora legal; que es impuesta por el gobierno en turno; Sin embargo, si observo el movimiento diurno aparente del sol, podré conocer la hora solar; la verdadera, porque es la que realmente marca el señor SOL; bajo esta última, es como se rigen los viejos y sabios campesinos. La hora solar, a diferencia del clima de la tierra, no la puede modificar el ser humano, por muy democrático u autoritario que sea su sistema. En cambio, la hora legal (la que adoptamos todos los ciudadanos de un país en nuestro reloj), la puede modificar en México, de manera autocrática, cualquier presidente (ver TABLA 1).

²² Profesor-Investigador, UMSNH. La propuesta fue Publicada como: “El bárbaro asunto del horario de verano”, Porqué de Michoacán, año 6, no. 344, 28-marzo-2001, pp.27-29.

TABLA 1 CRONOLOGÍA DE LOS HUSOS HORARIOS EN MÉXICO

-México convino el uso de la hora de Greenwich mediante el decreto expedido por el presidente de la República, el general Álvaro Obregón, el 29 de diciembre de 1921.

-En su parte fundamental el texto dice: “Artículo primero. A partir del día 1º. de enero de 1922, las horas en los Estados Unidos Mexicanos se contarán de 0 a 24 empezando a la medianoche, medio tiempo”.

-“Artículo Segundo.- A partir de la fecha indicada en el artículo anterior, se adoptará el sistema de Husos Horarios admitido por la mayoría de los países civilizados y, en consecuencia, se acepta como meridiano tipo de 105 grados al oeste de Greenwich, desde Baja California hasta los estados de Veracruz y Oaxaca, inclusive, y en el resto del país se considera el meridiano tipo 90 grados al oeste de Greenwich”.

-El 9 de junio de 1927, el presidente Plutarco Elías Calles, decretó la unificación de horario para todos aquellos estados que se ubicaban en los meridianos 105 grados y 90 grados, estableciendo la aplicación de la era correspondiente a los 90 grados. Al entonces distrito de Baja California se le asignó la hora del meridiano 105 grados.

-El 14 de noviembre de 1930, el presidente Pascual Ortiz Rubio, modificó la hora aplicable en el país y estableció tres regiones con diferentes horas entre sí: la hora del Golfo –del meridiano de 90 grados, excepto los entonces distritos norte y sur de Baja California, así como los estados de Sonora, Sinaloa y Nayarit, que tendrían la hora del meridiano 105 grados.

-El 30 de diciembre de 1948, el presidente Miguel Alemán Valdez decretó que el entonces territorio norte de Baja California adoptaría la hora del meridiano 120 grados.

-En 1996 el presidente Ernesto Zedillo estableció el Horario de Verano, que consiste en adelantar en el reloj una hora, de mayo a octubre, la hora legal en los tres husos horarios vigentes (90, 105 y 120 grados). Éste ha sido rechazado sistemáticamente desde 1997, por

autoridades de las entidades federativas -incluidas las del Distrito Federal-, y por gran parte de la población.

-2001. México inicia un cambio de régimen con una legislación sobre husos horarios obsoleta y evidentemente influenciada por el centralismo político de antiguo régimen. Fox intenta la misma errática estrategia.

Tomado de Alejandro Torres, publicado en El Universal, 25 de marzo de 2000, p. A4.

Actualizada a partir de 1948 por Guillermo Vargas U., 2001.

El problema es que ya los economistas y el gobierno, en su ignorancia de la geografía de México, están amenazando no sólo con crear problemas económicos; el supuesto mayor gasto de energía que aduce el gobierno federal es una falacia para el consumidor medio; problemas de índole político, jurisdiccional, administrativo, además del malestar social ya evidente, parecen agregarse a la peligrosa mezcla propiciada por la tecnocracia.

Señores del gobierno: ¡el horario no lo pueden determinar política o económicamente!; éste tiene una connotación eminentemente geográfica. No lo pueden modificar por decreto presidencial. Antes todo lo podía el Señor presidente. Ahora debe opinar la ciudadanía.

Zedillo modificó la hora legal y lo hizo de manera autoritaria. Fox lo pretende hacer también de una forma autoritaria. Ambos están equivocados porque dentro de su equipo hay muchos expertos en economía, pero ignorantes en geografía. El establecer un HORARIO LEGAL no puede ser una decisión burócrata y tecnócrata. Es una cuestión científica jurídica simple basada en criterios geográfico-físicos.

En México estamos discutiendo una cuestión de HORA LEGAL (cambio de horario es una modificación de la hora legal, la que aparece en el reloj). No es necesariamente el criterio científico, el de la HORA SOLAR, la que marca el Sol con respecto a cada meridiano de la

Tierra, en el que se basa la adopción de la Hora Legal en nuestro país. Esto desde 1927 en que Calles pervirtió, centralizando, los husos horarios de México.

Como el sol APARENTEMENTE da una vuelta cada 24 horas, recorriendo la circunferencia de la Tierra, unos 40 mil kilómetros, en un DIA COMPLETO. Lo anterior significa que, desde hace millones de años nos hemos guiado por la HORA SOLAR, el día y la noche: el trabajo y el descanso. Todos nuestros organismos están plenamente adaptados a los ciclos del día y la noche (teóricamente de 12 horas cada uno) y en las latitudes extra tropicales a los ciclos estacionales (teóricamente cuatro estaciones de tres meses cada una).

Todo mundo funcionó bien con criterios locales, hasta que en el siglo XIX surgió la necesidad de intercambiar bienes, servicios y personas, entre diferentes partes del mundo CON DIFERENCIAS DE HORA SOLAR. Entonces surgió la necesidad de crear los Husos Horarios del Mundo. Es decir que para poder comunicarse cada zona del planeta.

Para fines prácticos y como este fenómeno se da a finales del siglo XIX, cada estado-nación adoptará un huso horario de los 24 que estableció la autoridad internacional constituida *ad hoc*. En 1884 se convocó a todos los países a la Conferencia Internacional sobre Meridianos, que se celebró en Estados Unidos. En esa conferencia se acordó dividir al planeta en 24 zonas para la medición de la HORA LEGAL y evitar la multitud de HORAS SOLARES LOCALES en todos los países del mundo.

Según el acuerdo, a partir de entonces los pequeños estados que se ubicaran en un Huso Horario (una franja de 15 grados de arco) tendrían la misma hora legal que países vecinos pequeños (Europa occidental); mientras que los grandes países (Rusia, Canadá, Estados Unidos, China, India, Indonesia, Brasil, México y otros que cuenten con más de 15 grados de longitud; es decir con más de un Huso Horario), tendrán varios husos horarios; o sea, varias horas legales diferentes según su longitud.

Para que me entiendan todos. Se dividió la tierra en una especie de naranja de 24 gajos. Cada gajo es un huso horario y tiene una “anchura” de 15 grados de arco. Dentro de cada uno de los 24 gajos de la naranja (husos horarios terrestres) habrá una diferente hora legal. Si nosotros partimos la naranja como para hacer un jugo, la unión de las dos mitades sería el llamado plano del ECUADOR, que divide a la tierra en los hemisferios físicos del Norte y Sur (que no coinciden con los límites geopolíticos del “norte” y “sur”. No es lo mismo norte y sur geográfico que norte y sur político.

El norte geográfico en la mitad de la naranja y el sur es la otra. En estas convenciones internacionales se acordó que Greenwich, Inglaterra, sería el meridiano que partiría a la naranja en dos mitades. Cualquier coincidencia entre el centro político-económico de la época: Londres y el centro geográfico del “nuevo mundo” del XIX es lógica; la potencia imperial Inglaterra, la reina de los mares, se impuso como centro geográfico del mundo. Posición que mantiene hasta la fecha. La hora de los eventos mundiales se da en términos del GTM=Greenwich Time Meridian)

Se acordó entre los mayores y se impuso a los menores que cada estado-nación adoptara el Huso Horario midiéndolo a partir de los cero Grados de Greenwich (Gran Bretaña). Buena parte de los países pequeños de Europa adoptaron el Huso Horario de Greenwich.

El Huso Horario Central o de Greenwich o de Cero Grados, coincide con el centro de poder mundial desde el siglo XV. La coincidencia no es fortuita es parte del poder geopolítico mundial de finales del XIX. A partir del meridiano de cero grados se miden 180 grados hacia el oeste y 180 grados hacia el este, hasta completar 360 grados de arco, que equivales a 24 Husos Horarios (como 24 gajos de una naranja) de una amplitud de 15 grados de arco cada uno. En el centro del sistema está el Huso Horario central. En medio, a 7 y medio grados de arco de cada uno de los extremos del Huso Horario está Greenwich.

Cuando un estado nacional tiene un territorio pequeño se adopta una hora para todo el país.

El problema es cuando un país es muy grande en territorio y tiene varios husos horarios. Es decir, se encuentra sobre varios de los gajos de la naranja imaginaria.

El horario de verano no se justifica en México

Los errores de Fox

En el caso de Horario de Verano Fox está cometiendo errores en varios frentes:

- a) En el frente político, porque una de sus promesas de campaña fue eliminar el horario de verano
- b) En el frente jurídico, porque no es una atribución del ejecutivo establecer unidades de medida.

c) En el frente social, porque la sociedad mexicana percibe al horario de verano como una imposición gubernamental autoritaria y no como una necesidad social real.

La Bárbara Imitación del Cambio de Horario: México, país intertropical, copia a los países extra tropicales

En México no existe ninguna justificación científicamente racional para el cambio de horario por parte de los economistas tecnócratas. Como fueron educados en USA, donde la necesidad hace que ese país cuente con cuatro Husos Horarios y que el cambio de horario estacional es justo y necesario, por tratarse de un país en el que el 100% de su territorio cae en la zona EXTRATROPICAL. Debido a que lo hecho en Estados Unidos ejerce demasiada atracción para los economistas y los políticos que allá se formaron y que ahora nos gobiernan les quieren copiar todo. ¡HASTA LOS HUSOS HORARIO Y EL CAMBIO DE HORARIO!

A la sociedad mexicana el gobierno de Fox debe explicarle y convencerle de la CONVENIENCIA SOCIAL del cambio de horario. El criterio de la Secretaría de Energía es economicista, no socialmente necesario. Una de las justificaciones que daba uno de los tecnócratas funcionarios de la secretaría de energía es la necesidad de “ahorrar” energía eléctrica. Hasta ahora la Secretaría de Energía no ha podido demostrar dicho ahorro de energía y por lo tanto de dinero, en los bolsillos de los ciudadanos.

El problema surge por un hecho económico: La necesidad de ahorrar energía. Este es un problema de la CFE, para poder exportar el excedente a California. Esto no es un problema del ciudadano medio.

La solución se da en el plano geográfico (el cambio de los husos horarios), cambiando la hora legal del país. Esto mediante un decreto presidencial. Dicha “solución” del gobierno, afectando al país en el plano de lo geográfico y por ende social, hasta ahora no ha demostrado su utilidad pública. El gobierno sólo está autorizado para hacer cosas de Utilidad Pública. No para hacer beneficios privados y/o a favor de una empresa (en este caso CFE)

Fox juega a los intereses de USA-Bush. Restringir la oferta de energía eléctrica “barata” en México; es decir disminuir la energía eléctrica “barata” que vende el monopolio estatal Comisión Federal de Electricidad en el territorio nacional. Ello con el objetivo de aumentar la oferta disponible de energía eléctrica para venderle “cara” a California, estado de la Unión

Americana que apareció de repente como un país subdesarrollado en infraestructura eléctrica. El Horario de Verano tiene un doble objetivo económico: aumentar las ganancias de la Comisión Federal de Electricidad al ahorrar energía eléctrica que el mexicano le paga “barata” (más bien a precios de monopolio público. La CFE fija los precios; en éstos nunca influye el consumidor mexicano; no puede ser una cuestión de oferta y demanda porque hay un sólo oferente del bien: CFE) y ofrecerla en el mercado internacional de energía (léase California, USA) a precio “caro” para México, pero “barato” para USA.

EN ESTE CASO, SEÑORES DEL GOBIERNO, IGNORANTES DE LA GEOGRAFÍA NACIONAL, MÉXICO NO PUEDE TENER UN SOLO HORARIO COMO ALGUNOS DE USTEDES LO HAN PROPUESTO. ES IMPOSIBLE TENER UNA SOLA HORA LEGAL EN UN PAIS TAN GRANDE, A MENOS QUE QUERAMOS CORROMPER AL SEÑOR SOL PARA QUE ILUMINE CON LA MISMA INTENSIDAD UN TERRITORIO TAN AMPLIO, MISMO QUE TARDA CASI TRES HORAS EN RECORRER A UNA VELOCIDAD APARENTE DE 1,666 KILOMETROS POR HORA. Y digo aparente porque sabemos que quien se mueve es la tierra; sin embargo, para fines prácticos el cambio de horario se adopta por cambios en la trayectoria aparente del Sol (con mayúsculas porque es el verdadero Rey energético del planeta) en la bóveda celeste

MÉXICO SE ENCUENTRA UBICADO EN TRES HUSOS HORARIOS INTERNACIONALES

El territorio de México se encuentra distribuido entre los meridianos de 86 grados 42 minutos oeste (en Isla Mujeres, en el mar Caribe) y los 118 grados 22 minutos oeste de Greenwich (en un lugar de la Isla Guadalupe, frente a las costas de Baja California Norte). Por lo tanto, nuestro territorio nacional continental es cruzado por los meridianos de 90 grados oeste de Greenwich, que pasa cerca de Mérida (la casa del cacique de moda: Cervera Pacheco), de 105 grados oeste (que pasa cerca de Guadalajara, la perla de Occidente) y del de 120 grados oeste que, a pesar de que ya no pasa exactamente sobre la masa continental, su

zona de influencia (que legalmente hablando va de 102 grados 30 minutos oeste a 127 grados 30 minutos oeste) llega a la Península de Baja California (Norte y Sur).

A lo mejor estamos malinterpretando a Cervera Pacheco cuando defiende la soberanía y en realidad no quiere formar la HERMANA REPÚBLICA DE YUCATÁN y declararse independiente de la Federación: tal vez y Creel esté demasiado asustado y Cervera sólo quiere que Yucatán sea el Centro Internacional del Huso Horario de 90 grados. Eso no debe regateársele al sureste de México. El problema de los acuerdos de la Conferencia Internacional sobre Meridianos es que, en México, como todo, se centralizó la decisión y el centro (léase el gobierno Federal asentado en el Distrito Federal IMPUSO UNA SOLA HORA LEGAR A TODOS LOS ESTADOS DEL CENTRO, SUR, Y SURESTE, la solución es entonces determinar con criterios geográficos la existencia de tres husos horarios en el país. Tres horas legales en el país.

Este criterio apolítico y apartidista, donde cada entidad se normará por los criterios originales de la Convención Internacional sobre Meridianos, deberá prevalecer sobre cualquier criterio económico (ahorrar energía eléctrica) y político (las diferencias entre gobiernos de diferentes partidos). A cada huso horario corresponde una hora legal. México como país grande deben tener varios husos horarios, dependiendo de que tan amplio sea su territorio (Estados Unidos tiene cuatro horas legales; Canadá también; Rusia debe tener ocho; etc.).

En el Huso Horario de 90 GRADOS OESTE se ubicarían los estados de la Península de Yucatán y del Istmo de Tehuantepec. Por lo tanto, Chiapas, Quintana Roo, Yucatán, Campeche, Tabasco (con un 100% de su territorio bajo la influencia del Huso Horario de 90 oeste), Oaxaca y Veracruz (con una parte mayoritaria de su territorio en el Huso Horario de 90 y una minoritaria en el Huso Horario de 105 grados oeste), se ubicarían en el Huso Horario de Mérida. Estas 7 entidades federativas se ubican total o casi totalmente entre los 82 grados 30 minutos oeste y los 97 grados 30 minutos oeste, que son los extremos legales del Huso Horario de 90 grados oeste..

En el Huso Horario de 105 GRADOS OESTE se ubicarían los estados de todo el centro y centro Norte de México. Por lo tanto, Tamaulipas, Nuevo León, Coahuila, Chihuahua, San Luis Potosí, Zacatecas, Durango, Sinaloa, Hidalgo, Querétaro, Guanajuato, Jalisco, Aguascalientes, Nayarit, Puebla, Tlaxcala, Estado de México, Distrito Federal, Morelos, Michoacán, Guerrero, Colima (con un 100% de su territorio bajo la influencia del Huso

Horario de 105 oeste) y Sonora (con una parte mayoritaria de su territorio en el Huso Horario de 105 y una minoritaria en el Huso Horario de 120 grados oeste). Estas 23 entidades federativas se ubican total o casi totalmente entre los 97 grados 30 minutos oeste y los 112 grados 30 minutos oeste, que son los extremos legales del Huso Horario de 105 grados oeste.

En el Huso Horario de 120 GRADOS OESTE se ubicarían los estados de la Península de Baja California: Baja California (con un 100% de su territorio bajo la influencia del Huso Horario de 120 oeste) y Baja California Sur (con una parte mayoritaria de su territorio en el Huso Horario de 120 y una minoritaria en el Huso Horario de 105 grados oeste). Estas dos entidades federativas se ubican total o casi totalmente entre los 112 grados 30 minutos oeste y los 117 grados 30 minutos oeste, que son el extremo legal del Huso Horario de 120 grados oeste y el extremo occidental de la Península de Baja California, respectivamente.

En síntesis, en 7 estados les vendría bien el Huso Horario de 90 grados oeste, la hora del Sureste de México (con Mérida cerca del meridiano central de dicho Huso), misma que correspondería con una hora legal de seis horas menos que la del meridiano de Greenwich (centro del mundo en estas cuestiones de horarios internacionales); una hora más que la del Centro de México y dos horas más que la de la Península de Baja California.

En 23 entidades federativas les vendría bien el Huso Horario de 105 grados oeste, la hora del Centro de México (con Guadalajara cerca del meridiano central de dicho Huso), con una hora legal de siete horas menos que la del meridiano de Greenwich, una hora menos que la del Sureste de México y una hora más que la de la Península de Baja California.

En 2 estados les vendría bien el Huso Horario de 120 grados oeste, la hora del la Península de California, con una hora legal de ocho horas menos que la del meridiano de Greenwich, una hora menos que la del Centro de México y. dos horas menos que la del Sureste de México.

Estos tres Husos Horario, determinados por la LONGITUD Geográfica, es decir por el movimiento diurno aparente del sol, deberán de ser fijos y para todo el año.

El cambio de hora legal al Horario de Verano tampoco se justifica geográficamente en México porque en un país intertropical el verano no es una estación bien marcada como si lo es en las latitudes extra tropicales. La mayor parte del país se encuentra en la llamada zona intertropical; es decir, entre el trópico de Cáncer (que es otro plano imaginario, paralelo al

Ecuador, que pasa a 23 grados y 30 minutos al norte de Ecuador) y el Trópico de Capricornio (23 grados y 30 minutos al sur de Ecuador). Debido a que el Sol aparentemente se desplaza estacionalmente sobre una franja de 47 grados de LATITUD, los rayos del Sol caen casi siempre perpendiculares sobre la zona intertropical a lo largo de todo el año..

Los rayos solares, por efecto de la traslación de la tierra alrededor del sol (una vuelta cada 365.25 días), caen perpendiculares al Ecuador el 21 de marzo (inicio de la Primavera en el Hemisferio Norte y del Otoño en el Hemisferio Sur); al Trópico de Cáncer el 21 de junio (inicio del Verano en el Hemisferio Norte y del Invierno en el Hemisferio Sur); nuevamente al Ecuador el 23 de septiembre (inicio del Otoño en el Hemisferio Norte y de la Primavera en el Hemisferio Sur); y al Trópico de Capricornio el 23 de diciembre (inicio del Invierno en el Hemisferio Norte y del Verano en el Hemisferio Sur). Cuando los rayos del Sol caen perpendiculares sobre el Ecuador se le denomina EQUINOCCIO (el día es de igual duración que la noche). Existen dos equinoccios, el 21 de marzo y el 23 de septiembre (llamados equinoccios de primavera y otoño en nuestro hemisferio norte); en ambas fechas teóricamente los días y las noches son iguales en los dos hemisferios.

A partir del 21 de marzo el Sol va iluminando preferentemente el hemisferio norte, hasta llegar a un máximo el 21 de junio, cuando los rayos solares son perpendiculares en el Trópico de Cáncer (23 grados y medio al Norte del Ecuador). A este punto se le denomina SOLSTICIO (el día es de diferente duración que la noche). El 21 de junio es el Solsticio de Verano para el hemisferio norte y el Solsticio de Invierno para el hemisferio sur: es el día más largo y la noche más corta del año en el hemisferio norte y a la inversa, el día más corto y la noche más larga del hemisferio sur. Esta diferencia se hace más y más notoria conforme nos alejamos del trópico hacia el Polo Norte y hacia el Polo Sur.

A partir del 23 de septiembre el Sol empezará a iluminar preferentemente el hemisferio sur, hasta llegar a un máximo el 23 de diciembre, cuando los rayos solares son perpendiculares en el Trópico de Capricornio (23 grados y medio al Sur del Ecuador). A este punto también se le denomina SOLSTICIO. El 23 de diciembre es el Solsticio de Invierno para el hemisferio norte y el Solsticio de Verano para el hemisferio sur: es la noche más larga y el día más corto del año en el hemisferio norte y a la inversa, el día más largo y la noche más corta del hemisferio sur. Como ya dijimos, dicha diferencia se hace más y más notoria conforme nos alejamos de los trópicos hacia el Polo Norte y hacia el Polo Sur.

En México casi todo el territorio se encuentra en la zona intertropical, únicamente cuatro estados de la República Mexicana se encuentran totalmente fuera de la zona intertropical; es decir, al norte del Trópico de Cáncer: Coahuila, Chihuahua, Sonora y Baja California. Otros siete estados se encuentran parcialmente fuera de la zona intertropical, aunque porciones variables de éstos están al sur del Trópico de Cáncer: Tamaulipas, Nuevo León, Zacatecas, San Luis Potosí, Durango, Sinaloa y Baja California Sur. Por su LATITUD GEOGRÁFICA (y no porque sean gobernadas por el PAN, el PRI o el PRD), estas entidades deben adoptar el CAMBIO DE HORARIO. Pero con criterios técnicos, con decisiones no autoritarias sino consensuadas.

En el resto del país no existen variaciones estacionales notables en la inclinación y luminosidad de los rayos solares, por lo que en la gran mayoría de las entidades (21) no se justifica cambiar de horario durante las estaciones. Para las 21 entidades, donde viven la mayoría de los mexicanos, bastaría ubicarlas en uno de los dos Husos Horarios más importantes (el de 90 y 105 grados oeste), SIN NECESIDAD DE CAMBIAR DE HORARIO EN VERANO. La diferencia entre verano e invierno es, por latitud geográfica y como ya vimos, mínima. Cambiarles de hora legal, ya sea mediante fórmulas autoritarias (Zedillo en 1996, Fox en el 2001) o democráticas (como quiere hacerlo el gobierno del Distrito Federal). ES MÁS, UN PROBLEMA MÁS QUE UNA SOLUCIÓN. Lo que se debe hacer es asignarle a cada entidad el HUSO HORARIO ADECUADO.

La solución ya no es como en el pasado. Ya no debe ni puede imponerse a casi todos los estados el Huso Horario del Centro de México como lo impuso el gobierno central durante décadas

Tampoco es viable la opción ECONOMICISTA de Zedillo y su ministro de energía Téllez, también educado a la *Made in USA*. Su gobierno nos endilgó el Horario de Verano, para ahorrar energía (cosa que ningún mexicano le creyó); también porque quería que la Bolsa de Valores de México coincidiera en su apertura de la Bolsa de Nueva York ya que, según ellos, eso convenía financieramente a México. De lo que se le olvidó el tecnócrata, economista brillante pero ignorante de la geografía de México, es que Nueva York está en el Huso Horario de 75 grados oeste y por tanto le corresponde una hora legal de 5 horas menos que Greenwich. En cambio, la ciudad de México (preocupación de cualquier tecnócrata mexicano) está en el Huso Horario de 105 grados oeste, a dos horas legales menos que

Nueva York. Que ni se les ocurra a nuestros brillantes economistas harbaríamos empatarnos con la bolsa de Tokio porque entonces tendremos que transformarnos en todo lo contrario de lo que somos: trabajar de noche y dormir de día. Todo sea por entrar en la globalización financiera.

Señores del Gobierno Federal y de los gobiernos locales, como les dijo su padrino Salinas, NO SE HAGAN BOLAS, la economización y politización de la geografía no resuelven el asunto del horario de verano. México es un país grande que requiere tres husos horarios. Eso se discutió y aprobó hace más de un siglo, aunque con ciertos tintes imperiales. Son consensos internacionales vigentes basados en una racionalidad científica. El Sol, no reconoce partidos políticos, el Rey sale para todos, sin distinciones ideológicas. Trátemosle de la misma manera. No queramos lucrar con su paso diurno y estacional sobre nosotros

Señores políticos y economistas de los gobiernos, no economicen ni politicen un asunto que no es de economía ni de política, es de geografía. Denle una solución geográfica a un problema geográfico y plásmelo en una ley consensuada. No regresen a la barbarie. No utilicen el desplazamiento aparente del astro Rey para fines político partidista. ¡Señor Fox Quesada no haga demagogia con el cambio de horario (prometió “sacar al PRI de los pinos” y anular el Horario de Verano) . Señor López Obrador no haga democracia con algo que escapa a la voluntad humana (la rotación y traslación de la Tierra).

Un problema de ubicación geográfica del territorio se ha convertido en un problema político por la impericia de los economistas tecnócratas que dominan la administración federal. Estos tecnócratas han sido transferidos de un régimen a otro pero su visión de la República (si es que conocen Chiconcuac y Nurio) no ha cambiado. Como ignoran la geografía, quieren imponer la misma receta de Zedillo: IMPOSICIÓN DEL CAMBIO DE HORARIO

Conclusión y Mensaje a Fox

Señor presidente Fox usted no puede transferir al nuevo régimen que dice representar instituciones y acuerdos obsoletos como el de los husos horarios. La política de los husos horarios no puede reducirse a una simplada como el “Horario de Verano” y seguir prevaleciendo los criterios economicistas (ahorrar energía eléctrica “barata” en México para

venderla “cara” en California, USA). Los criterios deben basarse ahora en el desarrollo humano, no en la crematística o en la geografía economizada y secuestrada, primero por los políticos (Calles no disimuló tantito sus ansias de centralizar todo el país).

El horario de verano es sólo aplicable a una parte de los estados mexicanos extra tropicales. El resto del país debe regresar a un escenario mucho más sensato y menos centralizado como el que aprobó el general Álvaro Obregón.

La distribución del país en husos horarios hecha durante el gobierno de Obregón, es la primera cronológicamente. En este caso, la ciencia geográfica recomienda volver a la propuesta inicial, la de 1921, por ser la más sensata, apegada a la realidad y elaborada con criterios federales y geográficos. No cabe duda de que los generales que gobernaron este país hace siete décadas sabían mucha más geografía que los economistas que nos gobiernan actualmente.

Conclusiones

No estoy descubriendo ni el hilo negro, ni el agua tibia; lo que propongo es, simplemente, regresar a los orígenes; es decir, retomar lo que decretó el presidente de la República, el general Álvaro Obregón, el 29 de diciembre de 1921, en su “Artículo Segundo.- A partir [del día 1º. de enero de 1922], se adoptará el sistema de Husos Horarios admitido por la mayoría de los países civilizados y, en consecuencia, se acepta como meridiano tipo de 105 grados al oeste de Greenwich, desde Baja California hasta los estados de Veracruz y Oaxaca, inclusive, y en el resto del país se considera el meridiano tipo 90 grados al oeste de Greenwich”.

DIAGNÓSTICO SITUACIONAL DEL SECTOR DE AHORRO Y CRÉDITO POPULAR EN MÉXICO SACP: UN ANÁLISIS COMPARATIVO DE SUS OPCIONES ORGANIZATIVAS 2016 – 2017

José Rubén Torres Ortiz²³

Quetzalli Ruiz Arias²⁴

Presentación

El objetivo de este trabajo es presentar un diagnóstico sobre el sector de ahorro y crédito popular en México para los años 2016-2017, lo cual, se logrará a través del conocimiento de sus distintas figuras asociativas y los rasgos que guardan en términos del crédito que otorgan. Como se sabe, el Sistema Financiero Mexicano brinda atención diferenciada a la población, supervisado por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores CNBV en cuanto a la actividad oficial concesionada. Se reconocen 24 sectores, 70 figuras jurídicas y más de 5000 entidades en operación en el país. (CNBV, 2015). Para alcanzar el objetivo, se recurre al método descriptivo que incluye la revisión de la situación que guardan sus principales indicadores, a saber: obligaciones fiscales, sociedades autorizadas, situación de sus estados financieros, estatus de sus indicadores financieros; para terminar con algunas conclusiones.

En este contexto, debe destacarse la importante participación del llamado Sector de Ahorro y Crédito Popular SACP²⁵, cuyo antecedente son las cajas de ahorro y préstamo, mismas que desde los años 60s del siglo pasado promueven el micro crédito, ahora formalmente incorporadas a la política de promoción del desarrollo por el Estado mexicano. Sin embargo, el SACP a la fecha no ha sido capaz de mostrarse como una verdadera alternativa. La persistencia de la informalidad y la usura, las ambigüedades y duplicidades de una abundante legislación al efecto, obstaculizan el uso de las diferentes opciones que presenta la ley que les da origen, diluyendo esta posibilidad para los pequeños productores y

²³ Profesor investigador adscrito a la FEVaQ de la U.M.S.N.H. Correo: ruben0955@hotmail.com

²⁴ Egresada de la Licenciatura en Economía de la FEVaQ de la U.M.S.N.H. Correo: quetzal-95@hotmail.com

²⁵ No confundir con el sector de Organizaciones y Actividades Auxiliares de Crédito facultadas para el factoraje, los almacenes de depósito, las uniones de crédito y otros que por lógica no tienen un carácter popular. EL SACP incluye un tipo distinto de intermediarios financieros que sin ser banco, ofrecen préstamos o facilidades de financiamiento. https://www.insp.mx/transparencia/XIV/leyes_federales/doc/17.doc

consumidores y enfrentar de manera individual y/o colectiva los problemas económicos de la vida diaria en dicho sector; el ingreso, el empleo y el financiamiento y por ende la mejora del nivel de vida en términos sociales y regionales.

El SACP se conforma con 3 figuras asociativas: las Sociedades Cooperativas de Ahorro y Préstamo SOCAPS; las Sociedades Financieras Populares SOFIPOS, que si bien numéricamente no tienen una gran representación (reportan 155 y 44 entidades autorizadas respectivamente en 2017), contempladas en la política de Inclusión Financiera²⁶ del gobierno federal como las principales opciones que tienen las personas de bajos ingresos para satisfacer estos servicios, lo que bastaría para justificar su estudio, y la tercera figura es la Sociedad Financiera Comunitaria SOFINCO misma que se encontraba sin utilizar hasta 2013 siendo inaugurada en la región de la Huasteca, atendiendo a 36,000 indígenas del lugar con 101 millones de pesos de activos como potencial de ahorro e inversión.

Nos interesa conocer las especificidades de cada una y la manera en que atienden el mercado de crédito, lo que permite al mismo tiempo conocer sus diferencias, sobre todo si se piensa que para el usuario generalmente funcionan bajo la misma lógica: la cooperativa, lo que llega incluso a contraponerse a los objetivos de la Inclusión Financiera, la cual fomenta la participación consiente de las personas en estas opciones como parte de la cultura financiera en formación de este sector.

La supervisión que hace la CNBV y que abarca temas prudenciales sobre los riesgos en el manejo del dinero, los sistemas de control, la calidad administrativa y los procesos preventivos para los ahorradores a fin de proteger sus intereses y para su desarrollo, queda en entredicho, ya que recurrentemente aparecen casos en la que estas instituciones quedan al margen de la ley evidenciando desfalcos para sus agremiados como el famoso caso de la SOFIPO FICREA (2015).

²⁶ En México, la [Inclusión Financiera se define como el acceso y uso de servicios financieros formales bajo una regulación apropiada que garantice esquemas de protección al consumidor y promueva la Educación Financiera para mejorar las capacidades financieras de todos los segmentos de la población. <https://www.gob.mx/cnbv/acciones-y-programas/inclusion-financiera-cnbv-44760>](https://www.gob.mx/cnbv/acciones-y-programas/inclusion-financiera-cnbv-44760)

1. Antecedentes.

Los antecedentes organizativos de las cajas de ahorro en México se hallan en la informalidad porque, la legislación reconocía esta actividad como exclusiva de la banca múltiple y de desarrollo²⁷. Para 1991 y debido a la pujanza de estas se adicionan a la Ley General de Organizaciones de la Actividad Auxiliar de Crédito LGOAAC, dando origen a la Sociedad de Ahorro y Préstamo SAP²⁸ que les faculta como captadores de ahorros y prestamistas financieros de sus agremiados sin mayor tramite.

En 1994 surge una nueva Ley General de Sociedades Cooperativas LGSC que añade a las formas tradicionales de producción y consumo, las de ahorro y préstamo, dando flexibilidad al principio filosófico de contención a la usura que conlleva el manejo del dinero crédito y contenido en su propia Ley²⁹, antaño solo se aceptaba secciones de ahorro subordinadas a las entidades y solo para fomentar el ahorro de los socios, sin embargo el mercantilismo abre esta área de inversión y empleo que sería necio tratar de contener. Para entonces se estimaba que había 769 cajas locales en 19 estados de la república, con 28,335 miembros y un patrimonio de casi 33 millones de pesos, funcionando como instituciones sin fines de lucro, promovidas en su mayoría por la iglesia católica bajo la figura legal de la Asociación Civil, donde sus promotores y fundadores recibían la influencia de las cajas mutualistas obreras

²⁷ Artículo 9º de la Ley de Instituciones de Crédito (1990). Sólo gozarán de autorización las sociedades anónimas de capital fijo, organizadas de conformidad con lo dispuesto por la Ley General de Sociedades Mercantiles LGSM (1934), en todo lo que no esté previsto en esta Ley y, particularmente, con lo siguiente: I. Tendrán por objeto la prestación del servicio de banca y crédito, en los términos de la presente Ley; II. La duración de la sociedad será indefinida; III. Deberán contar con el capital social y el capital mínimo que corresponda conforme a lo previsto en esta Ley, y IV. Su domicilio social estará en el territorio nacional.

²⁸ Hasta esa fecha la legislación no reconocía la figura de cooperativa de ahorro y préstamo, por lo que estas funcionaban principalmente como asociaciones civiles. Sin embargo, dentro de la misma Ley, en el Artículo 38-P, se dio la opción a los grupos de personas físicas que tuvieran por objeto exclusivamente la captación de recursos de sus integrantes para su colocación entre éstos, operando sin sujetarse a los requisitos exigidos por la Ley, sujeto a que no anunciaran sus operaciones en ningún medio, dejando determinar a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, cuando por el número de integrantes y por la frecuencia, importancia y monto de sus operaciones debieran constituirse en SAP.

²⁹ artículo 6.- Las sociedades cooperativas deberán observar en su funcionamiento los siguientes principios: III.- Limitación de intereses a algunas aportaciones de los socios si así se pactara...

Raiffeisen Alemania y Suiza o de las cajas solidarias Desjardins que se conforman en Canadá y que promueven el principio de “una persona un voto”. (Torres y Gómez, 2017)

Esta apertura legal incentiva la formación indiscriminada de SAPs y Sociedades Cooperativas de Ahorro y Préstamo SCAPs que manifiestan seguir los principios cooperativos pero que lo hacen con poco apego, generando una etapa de ambigüedad y laxitud en la ley que se caracteriza por la reticencia de los movimientos disidentes a cumplir con tales disposiciones, exigiendo tratamientos exclusivos ya que se les atribuye un carácter mercantil propia de la banca comercial contrapuesto a la solidaridad financiera (sin lucro) propia de las cooperativas. A finales de los 90s las SAP El arbolito del Noroeste y Cirilo Ocampo en Veracruz malversan más de 1800 millones de pesos de ahorros aun en vías de recuperación. (Vázquez, 2017). También se registró el fraude de las cajas JOV³⁰, que afectó a 160 mil ahorradores por un monto aproximado de 3,598 millones de pesos. (Fundef, 2018) En 2001 y para solucionar el vacío legal, se da origen a la Ley de Ahorro y Crédito Popular LACP que establece la supervisión de la CNBV, la conformación de una confederación de cooperativas financieras y las federaciones que la integrarían, facultadas para auxiliar la organización de este sector. Se establece además un periodo transitorio para que las sociedades interesadas ajusten sus operaciones a la legalidad bajo la figura de la naciente SACP³¹.

Para completar el marco legal del funcionamiento de estas entidades en 2009 se emite la Ley para Regular las Actividades de las Sociedades Cooperativas de Ahorro y Préstamo LRASCAP reglamentaria de la ley de la materia, tratando de llenar vacíos de actuación que impiden el sano desarrollo, ahora llamadas SOCAP, partiendo del acierto que especifica el

⁸Cirilo Ocampo preso tras el fraude multimillonario a la Caja Popular Puerto Vallarta, preside ahora una nueva cooperativa que ofrece altas tasas de interés a sus socios. La Cooperativa de Vivienda Popular Juntos Organizados Venceremos JOV, siglas con las que Ocampo se dio a conocer. Tiene 18 sucursales en Jalisco, Distrito Federal, Tlaxcala, Michoacán, Hidalgo, Puebla, Querétaro, Estado de México, Veracruz y Tabasco. su actividad preponderante es la de "otros servicios financieros no bancarios". (Rodriguez,2004)

³¹ Un grupo de sociedades propugnaba por la autorregulación o argumentaba que al tratarse de cooperativas “cerradas” no realizaban intermediación financiera y, en consecuencia, no les aplicaba la normatividad emitida por las autoridades financieras. De hecho, este grupo de cajas “disidentes” se ampararon contra la LACP y mantuvieron un movimiento disidente hasta la promulgación de la Ley para Regular las Actividades de las Sociedades Cooperativas de Ahorro y Préstamo (LRASCAP) en 2009 – e incluso con posterioridad- y que separó las figuras de Sofipos y Socaps inicialmente integradas bajo un mismo ordenamiento jurídico.

carácter de no intermediario financiero para las de nivel básico (Activos menores a 2.5 millones de UDIs) y estableciendo la conformación de un fondo de protección para los ahorradores de las Socaps autorizadas y eventualmente para rescatar a otras que no llegan a cristalizar.

Posteriores reformas de la LRASCAP y de la LACP han ampliado el marco de supervisión ante la persistencia de la informalidad y de la frecuente presencia de actos fraudulentos en el medio, lo que ha llevado a implementar un programa generalizado de inspecciones generando casos de estudio donde merodea el fantasma de la inhabilitación tanto de Socaps como de Sofipos.

Según datos del Banco Mundial, México es un país subbancarizado. Entre la población mayor a 15 años, sólo cerca de 37% tiene una cuenta bancaria; cifra muy por debajo de la estimada en América Latina. Esta situación es más notoria para las personas con menores ingresos, ya que, dentro de 40% de la población más pobre, sólo 25.8% tiene cuenta y 5.2% accedió a un crédito por una institución bancaria el año pasado. (González, 2018)

A finales de 2017 se contaba con 10 bancos comerciales que tenían operaciones preponderantes en el segmento popular, estos registran un dinamismo que los ha llevado a una participación de mercado cada vez mayor. A marzo de 2018 tenían 31.7 millones de contratos de tarjetas de débito, aunque los cuatro más grandes (Azteca, Coppel, Famsa y Compartamos) concentran el 99%.

En términos de activos, el crecimiento nominal entre 2010 y 2017 en el caso de estos bancos, se observó un incremento de 170.8% contra un aumento de 157.6% en los activos de las Socap y de 112.2% en el caso de las Sofipos.

Como porcentaje del PIB, los activos de los bancos pasaron de 0.77% en 2010 a 1.27% en 2017 y al sumar los activos de Socaps y Sofipos, su participación en el PIB pasó de 0.51% a 0.77% en igual periodo.

En otras palabras, en 15 años de operación los bancos comerciales pudieron alcanzar y rebasar a entidades que llevan más de 60 años; un aspecto central para el SACP será ganar competitividad hacia el futuro con el fin de fortalecer su posición en el mercado en un contexto de grandes cambios tecnológicos y la entrada de nuevos participantes. (Fundef, 2018)

2. Características generales.

Como hemos mencionado cada figura jurídica del SACP tiene su marco legal, en el caso de las Socaps su funcionamiento administrativo los remite a la LGSC y la LRASCAP, las siglas que acompañan a la razón social SC de AP de CV de RL o simplemente SCL³² las caracterizan de Capital Variable y Responsabilidad Limitada. En los casos de Sofipos y Sofincos obedecen a la LGSM por lo que se enfrentan a una difícil complejidad, que es el hecho de compararse con las cooperativas pero con naturaleza de Sociedad mercantil explícita, de Sociedad Anónima SA y por tanto persiguen conscientemente el lucro.

Es por ello que hemos diseñado la siguiente tabla de aspectos que resume las principales características que definen a cada entidad.

TI.PRINCIPALES ASPECTOS QUE CARACTERIZAN A LAS EACP			
ASPECTO	SOCAP	SOFIPO	SOFINCO
LEY FUNCIONAMIENTO	LGSC, RASCAP	LGSM	LGSM
PRESTA SERVICIO	Socios	Publico	Socio y Publico
SOCIOS	Persona Física*	Persona Física y Moral	Persona Física y Moral
OPERA EN	Urbano y Rural	Periferia urbana y Rural	Rural
FIGURA LEGAL	SC de CV de RL	SA	SA
CAPITAL	Social	Ordinario y Adicional	Ordinario, Adicional y Comunal**

*las Socap de primer nivel son integradas solo por estas sin embargo las de segundo y tercer nivel (federaciones y confederación) son conformadas por las de primer y segundo nivel (personas morales)

**Ordinario = Aportaciones obligatorias de las personas pero que no pueden rebasar el 1% del capital social. Adicional = Acciones con derechos patrimoniales, pero sin voto en las decisiones y Comunal = Aportaciones o donaciones no expresadas en títulos de propiedad de 3os. (privados y públicos) no repartibles.

Fuente: Elaboración propia en base a las leyes correspondientes.

En este sentido la conclusión es que las leyes de funcionamiento no son las mismas, aunque ambas figuras sean mercantiles, las SOCAP solo pueden dar servicio a socios y al publico eventual, si esta persona persiste en el servicio se invita a ser socio y se contabiliza su

³² Nota aclaratoria, se puede intuir que desde su origen las cajas de ahorro en la semi informalidad como AC se transforman en SAP como organizaciones auxiliares de crédito, posteriormente a SCAP con la LACP, sin embargo el estereotipo SCL proviene de la LGSC1938 y de acuerdo a la LGSC1994 y la LRASCAP son SC de CV de RL pero CNBV las abrevia SOCAP.

excedente como pago de su aportación, las SOFIPO contemplan accionistas pero sin la obligación de utilizar periódicamente los servicios financieros aunque se sabe que lo hacen como negocio, las SOFINCO funcionan como SA al igual que las SOFIPO pero con principios mutuales o cooperativos. Los ámbitos de localización pretenden que estas últimas atiendan la zona urbana los primeros y la zona rural los segundos pero las delimitaciones son solo sugerencias.

La diferencia sustancial esta en las aportaciones sociales, en la SOCAP capital social son aportaciones obligatorias y adicionales determinadas por la asamblea, las ultimas son temporales, la parte sustancial debe estar en las reservas para beneficio social, en las SOFIPO no hay límite en ambas y sin contención de intereses si así lo pactan y en las SOFINCOS las ordinarias tienen límite pero en el monto y el capital comunal son donaciones que puede haber en todas y se contabilizan como tales pero aquí se explicitan.

3. Obligaciones fiscales.

Se acepta que las empresas productoras de bienes y servicios en nuestro país gozan de programas de incentivos fiscales, mediante los cuales el gobierno promueve la inversión y el empleo, por su parte, las empresas claman que no son suficientes o reales.

Intentamos tener una primera aproximación a esta y focalizamos la observación al sector popular. El Sistema de Administración Tributaria SAT cuestiona a estas empresas, asumir dichas figuras jurídicas para tratar de evadir impuestos y acceder a los estímulos consagrados en la norma, sin tener visos de funcionar como tales.

Las SCC (Sociedades Cooperativas de Consumo) y las SOCAPs se consideran sin fines de lucro y por tanto no pagan ISR. (Torres y Tapia, 2018). Sin embargo habría que hacer la anotación que de alguna manera este se transfiere a los socios cuando reciben excedentes y al parecer esto se extiende a Sofipos y Sofincos ya que se considera tienen básicamente las mismas características.

La expectativa del movimiento cooperativo en el sentido de que la reforma fiscal 2014 llevaría a cancelar el régimen opcional no sucedió, pero sí en prevenir su carácter recaudatorio. El problema es que a pesar del tiempo existen dudas en la aplicación de la ley en todos los involucrados y en los mecanismos de compensación que consideran la inequidad en los ingresos de los causantes. (Torres y Tapia, 2018)

En cuanto a las obligaciones fiscales que marcan las leyes correspondientes, se observa que las EACP tienen una comunidad, en el resto de los impuestos, ya que tienen que presentar;

el Impuesto al Valor Agregado IVA a los créditos al consumo, el Impuesto Sobre la Renta ISR en relación con los Intereses del ahorro y las cuentas a plazo fijo, el Impuesto a los Depósitos en Efectivo aunque al parecer solo si rebasan los 150,000 pesos y el Impuesto Sobre la Renta a los sueldos y salarios de empleados, también a los honorarios incurridos y en su caso de los ingresos por arrendamientos, el pago sobre las contribuciones del Seguro Social de los empleados y socios trabajadores y correspondientemente el pago al Sistema de Ahorro para Retiro así como el pago al Instituto del Fondo Nacional para la Vivienda de los Trabajadores y finalmente el 2% sobre el monto de las nóminas. (Pérez y Fol, 2015).

4. Sociedades autorizadas

Aunque se puede decir que el número de EACP son abundantes, mas de 700 organismos, en realidad la parte sustancial esta representada por las sociedades autorizadas, en general son aquellas que tienen activos por más de más de 2.5 millones de UDIS³³ y que de acuerdo a la ley cumplen los requisitos según la CNBV, mismas que una vez autorizadas se clasifican en 4 niveles que adquieren la facultad de ampliar el abanico de servicios por cada nivel escalado.

Se presenta a continuación la Tabla 2. Sociedades autorizadas 2005 – 2017 que muestra la magnitud y evolución de esta en cuanto a número para cada una de las entidades; SFP (Sofipo), SFC (Sofinco) y SCAP (Sociedad cooperativa).

T.2 Sociedades autorizadas 2005 – 2017			
	Autorizadas SFP	Autorizadas SFC	Autorizadas SCAP
2005	0	0	3
2006	11	0	7
2007	20	0	28
2008	33	0	44
2009	37	0	49
2010	40	0	58
2011	43	0	63
2012	43	0	70
2013	47	1	130
2014	48	1	143
2015	48	1	147
2016	45	1	152
2017	45	1	157

Fuente: Elaboración propia a base de la información de fundef.org.mx

³³ Unidad de cuenta estructurada por el gobierno general con la idea de controlar el impacto de la inflación sobre ciertas operaciones financieras y que equivale a 6.259009 pesos al 06/07/2019

Las SCAP han aumentado de 3 autorizadas en 2005 a 157 en 2017, las SFP han aumentado de 11 en 2006 a 45 en 2017, y las SFC aparecen hasta 2013 y se mantienen en una sola que funciona como federación. Esto significa que en número sólo el 20% de las Socaps obtuvieron su autorización aunque en términos de activos y número de socios representan más del 80%. Es decir, al final del proceso se tiene un sector más desigual en el que sólo un porcentaje minoritario de sociedades pudo lograr la autorización y que propició la proliferación de sociedades de nivel básico (aquellas que por el monto de operaciones no necesitan ser autorizadas pero si protocolizadas).

En cuanto a las Sofipos también se observa un fenómeno de divergencia donde hay un grupo que ha crecido de manera consistente e incluso participa en el Mercado de Valores, en tanto que otro grupo se ha rezagado.

Los índices de concentración del sector son muy altos. Las 4 Sofipos con el mayor número de clientes atienden a 82% del total, tienen el 74% de la captación y el 68% del crédito. Cabe señalar que prácticamente la mitad de las Sofipos autorizadas operaron con pérdidas en los últimos años y que algunas tampoco han logrado iniciar operaciones. No han podido consolidarse como un sector sólido, además de que han debido sortear casos de daño reputacional como el de FICREA. Esto se expresa además en la declinación del número de Sofipos desde 2016.

1. Estados financieros consolidados de las SACP.

Enseguida damos un panorama de la situación financiera comparativa que presenta cada una de las sociedades o entidades con el objeto de mostrar el avance que en esta materia ha tenido cada.

En primera instancia tenemos la información financiera de las SOCAPs o simplemente cajas de ahorro para los años 2016 y 2017³⁴ así como la variación de un año a otro en términos absolutos (pesos) y relativos (porcentaje), cabe mencionar que las cifras monetarias se presentan en millones de pesos mdp lo cual significa que se omiten seis ceros para un manejo más simple de las cifras.

³⁴ C.1 BALANCE COMPARATIVO. SOCAP. 2016 – 2017. (mdp)

Como se puede observar los activos totales o propiedades de las cooperativas autorizadas ascienden a 133,025 mdp que representan un aumento porcentual de casi 13% con respecto al año de 2016, lo que nos habla de su magnitud y crecimiento.

De los activos en 2017 el rubro más representativo son los denominados productivos (aquellos que proporcionan ingresos; la Cartera y las Inversiones), 124,901 mdp que relativamente son el 94% del total y siendo su componente más importante la Cartera de crédito con 82,110 mdp que incluye el tipo de crédito más usual el de Consumo, mismo que registro una cantidad de 67,453 mdp complementado con los Comerciales y Vivienda.

La otra parte de los activos productivos es el total de la cartera de inversión más o menos la mitad de la cartera de crédito si lo ajustamos con el rubro de la Estimación preventiva para riesgos del crédito que aparece en las cuentas de activo con saldo acreedor debido a su naturaleza, es decir se carga con créditos incobrables y se abona con la proporción que se debe ajustar con deducciones de la Utilidad bruta (gasto), y que para el año de 2017 asciende a 4,480 mdp 3.4% de los activos que podríamos considerar no oneroso ya que las cooperativas deben tener un carácter solidario con los que no pueden pagar por causas ajenas a su voluntad.

La contraparte de los activos son los pasivos, deudas u obligaciones mismas que se reflejan aquí, el primer rubro es la Captación tradicional de ahorros de 107,016 mdp es decir 80% de los activos (Pasivos + Capital) lo que significa que tiene una fuente importante de recursos en los socios que la conforman, sin embargo el Capital contable solo asciende al 17% de los activos lo que nos lleva a inducir que el 3% restante del total de Pasivos más capital deben de ser deudas externas o de personas ajenas a la sociedad.

C.1 BALANCE COMPARATIVO. SOCAP. 2016 – 2017. (mdp)

	2016	2017	variación	%
Activos totales	117,777	133,025	15,248	12.9
Activos productivos	110,720	124,901	14,181	12.8
Cartera total	72,485	82,110	9,625	13.3
Comercial	8,122	8,959	837	10.3
Consumo	60,000	67,453	7,453	12.4
Vivienda	4,363	5,699	1,336	30.6
Estimación preventiva	4,069	4,480	411	10.1
Captación Tradicional	95,321	107,016	11,695	12.3
Capital Contable	19,472	22,632	3,160	16.2
Total Cartera inversión	41,415	46,324	4,909	11.9
Gastos de administración	7,952	8,832	880	11.1
Resultado neto	2,501	3,187	686	27.4
Mobiliario y equipo	3,629	4,143	514	14.2

Fuente: elaboración propia en base a información recopiladas de la CNBV en Abril de 2018

En la segunda parte tenemos el panorama que presentan las Sofipos³⁵ autorizadas que para el año 2017 concentran casi 34 mil mdp, con una variación porcentual de 8.7% con respecto al 2016, por cierto el llamado Top 5 tiene una variación a la baja lo que significa que pierden dinamismo. Los activos productivos casi 27 mil mdp representan solo un poco más del 21% de las Socaps

Enseguida tenemos que la situación de las SOFIPOS es también importante pero menor a las Socaps en cuanto activos y en cuanto a socios, los cerca de 34 mil millones de pesos en activos de las Sofipos en 2017, representan algo más de la cuarta parte de las Socaps. En ese sentido la diferencia de 27 puntos básicos entre la participación en el PIB de estos entre

³⁵ C.2 BALANCE COMPARATIVO. SOFIPOS. 2016 – 2017. (mdp)

2010 -17 marca un dinamismo importante pero menor al de la banca múltiple y la comercial que se incrusta en el sector popular.

C.2 BALANCE COMPARATIVO. SOFIPOs. 2016 – 2017. (mdp)

	2016	2017	Variación	%
Activos totales	31,281	33,992	2,711	8.7
Activos productivos	23,917	26,806	2,889	12.1
Total Cartera inversión	3,730	4,145	415	11.1
Cartera Total	22,391	25,269	2,878	12.9
Comercial	10,347	12,762	2,415	23.3
Consumo	11,776	12,271	495	4.2
Vivienda	268	236	-32	-11.9
Estimación preventiva	2,342	2,446	104	4.4
Mobiliario y equipo	1,291	2,228	937	72.6
Captación Tradicional	20,232	21,062	830	4.1
Capital Contable	6,145	6,621	476	7.7
EPRC	1,590	2,024	434	27.3
resultado neto	334	213	-121	-36.2

Fuente: elaboración propia en base a información recopiladas de la CNBV en Abril de 2018

5. Los indicadores financieros en las EACP, 2010-2017.

Los indicadores financieros que la CNBV considera dentro de los parámetros que estas entidades deben observar son las relativas a la Morosidad o impagos de los compromisos contraídos por los deudores y que se catalogan como cartera vencida, la cobertura que se refiere al hecho que el impago persistente se clasifica como estimación de riesgo y que lo más probable es se asuma como perdida y que debe guardar una proporción con la cartera vencida, la rentabilidad que si bien no tiene coto lo esperado es que esta sea positiva y más

elevada posible, y finalmente el nivel de capitalización que se refiere al capital neto de riesgos (sin especulación) en relación con el capital que cubre riesgos fuera de lo común.

La Tabla 3 presenta la evolución de estos indicadores solamente para SOCAP y SOFIPO.

T.3 Evolución de indicadores para SOCAP y SOFIPO								
Indicador	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Índice de Morosidad								
SCAPS	7.19	6.21	5.97	6.13	5.86	5.22	4.39	4.3
SOFIPOS	10.28	9.6	8.65	8.43	9.81	8.5	9.84	10.32
Índice de Cobertura								
SCAPS	102.2	106.37	117.57	112.94	115.18	120.68	127.99	126.79
SOFIPOS	109.51	135.98	122.48	120.49	103.78	108.57	106.28	93.76
Rendimiento sobre Activo								
SCAPS	0.84	1.36	1.56	1.61	1.52	1.93	2.28	2.52
SOFIPOS	1.06	-1.2	0.69	-0.63	-0.49	1.01	1.15	0.66
Nivel de Capitalización								
SCAPS	186.75	220.75	251.58	260.54	261.71	269.67	278.27	283.21
SOFIPOS	228.75	236.2	189.05	183.69	168.18	177.54	177.96	207.78

Índice de Morosidad = Saldo a fin de mes de la cartera de crédito vencida / Saldo a fin de mes de la cartera de crédito total. Dicho indicador no debe ser mayor de 10%

Índice de Cobertura = Saldo a fin de mes de las estimaciones preventivas para riesgos crediticios / Saldo a fin de mes de la cartera de crédito vencida. Dicho indicador debe ser mayor de 90%.

Rendimiento sobre Activo = Resultado neto acumulado a la fecha indicada (anualizado) / Saldo a fin de mes del activo total.

Nivel de Capitalización = Capital neto / Requerimiento total de capital por riesgos. Dicho indicador debe ser superior a 100% para considerar que el capital cubre adecuadamente los riesgos enfrentados por la institución.

Fuente: Fundef, 2018.

Conclusiones y recomendaciones

El Sector de Ahorro y Crédito Popular SACP, con toda la importancia que tiene para los sectores de población que no pueden acceder a la banca comercial, no ha sido capaz de constituirse como verdadera alternativa. La persistencia de la informalidad y la usura, las ambigüedades y duplicidades de una abundante legislación al efecto, obstaculizan el uso de las diferentes opciones que presenta la ley.

Si comparamos el potencial de los activos de las EACP con los 10 principales bancos asentados en nuestro país encontramos que los 167 mil mdp son aumentados en 44 veces por los bancos, solo el Banco del bajío que se encuentra en 8°. lugar es comparable en este monto, Afirme y Banco Azteca 9°. y 10°. lugar Mantienen un monto similar, Bancomer, Banorte Banamex y Santander en ese orden rebasan el billón de pesos (Navarro, 2017)

Los bancos comerciales que operan en el sector popular entre los que destacan (Azteca, Coppel, Famsa y Compartamos), el crecimiento nominal entre 2010 y 2017 observan un incremento de 170.8% contra un aumento de 157.6% en los activos de las Socap y de 112.2% en el caso de las Sofipos. En el PIB, los activos de estos pasaron de 0.77% en 2010 a 1.27% en 2017 y al sumar los activos de Socaps y Sofipos, su participación pasó de 0.51% a 0.77% en igual periodo. En 15 años de operación los “bancos populares” pudieron alcanzar y rebasar a entidades que llevan más de 60 años.

En cuanto a las diferencias entre SOCAP, SOFIPO y SOFINCO se encuentra que las leyes de funcionamiento no son las mismas (LRASCAP vs LACP), las SOCAP solo pueden dar servicio a socios y al público bajo circunstancias de desabasto o eventuales, deben de invitarlos a ser socios; las SOFIPO contemplan accionistas sin obligación de utilizar periódicamente los servicios aunque se sabe que lo hacen como negocio; las SOFINCO funcionan como SA al igual que las SOFIPO pero con principios mutuales o cooperativos, los ámbitos de localización pretenden que estas últimas atiendan la zona urbana los primeros y la zona rural los segundos pero las delimitaciones son sólo sugerencias, la diferencia sustancial esta en las aportaciones sociales.

Referencias consultadas

- AMUCSS (S/F) Organismos de Integración financiera Rural Comunitaria. Sofincos. Ed. revista de divulgación AMUCSS.
- Gómez Madrigal Iván A. y Torres Ortiz J. Rubén (2017) Las Sociedades Cooperativas de Ahorro y Préstamo SOCAPS - en el Estado de Michoacán 2016 - 2017. Ed. Realidad Económica de la FEVaQ, revista no. 53, trimestre oct. – dic. México.
- González, Manuel (2018) El segmento de micro financieras en México, El economista. Artículo insertado el 24 de Abril, México.
- Navarro Fernanda (2017) Los 10 bancos más grandes de México, Forbes, 30 de octubre. México.
- Pérez Chávez José y Fol Olguín Raymundo (2015) Sociedades Cooperativas. Tratamiento Fiscal y de Seguridad Social. Ed. Tax editores, México.
- Rodríguez D. (2004) Dirige JOV caja popular desde prisión en el DF, Periodice Reforma, Guadalajara Jalisco. 11/11/2004-
- Torres Ortiz J. Rubén y Tapia Tovar Gabriel (2018) Las sociedades cooperativas en el contexto de la Reforma 2014 de la ley del Impuesto Sobre la Renta: personas físicas o morales, Ed. Memorias Academia Journal, Celaya, Guanajuato, México.

Ligas de Google para referencias usadas

<https://www.forbes.com.mx/los-10-bancos-mas-grandes-de-mexico/>

<http://www.vertigopolitico.com/articulo/50765/Cajas-de-ahorro-popular-todos-ponen>

https://www.insp.mx/transparencia/XIV/leyes_federales/doc/17.doc

<https://www.condusef.gob.mx/Revista/index.php/usuario-inteligente/educacion-financiera/958-conoce-las-sofipos>

<https://www.gob.mx/cnbv/acciones-y-programas/inclusion-financiera-cnbv-44760>.

http://fundef.org.mx/sites/default/files/fundeforgmx/paginas/archivos/ahorroycreditopopular/documentofundef_0.pdf

CONVOCATORIA

Se invita a profesores, investigadores, alumnos y estudiosos de la economía en general a participar en la edición Núm.61 (octubre, noviembre y diciembre de 2019) de la revista **Realidad Económica de la fevaq.**

Las colaboraciones podrán tener la modalidad de artículo y ensayo, reseña bibliográfica o de revistas, entrevista, reportajes y testimonio, sobre temas económicos, sociales o cuestiones afines, que reúnan requisitos de calidad y sean aprobados por el Comité Editorial, bajo las siguientes normas:

- 1.-Los textos presentados para su publicación deberán ser rigurosamente inéditos, sin excepción.
- 2.-La extensión sugerida es de **ocho a doce** cuartillas, presentados a **1.5** espacios, impresos en letra **Times New Román** de **12** puntos. El Comité Editorial evaluará los materiales en que se justifique exceder esta extensión.
- 3.-El texto deberá incluir al inicio un resumen del contenido –temas, enfoque y principales hipótesis o propuestas -de una extensión entre **100 y 120** palabras.
- 4.-Las referencias bibliográficas al interior del texto deben ser presentadas bajo la siguiente pauta: (autor, año: página). Ejemplo: **(Coriat, 1986: 79)**. Al final del artículo se presentarán los datos de la bibliografía utilizada, conforme a las reglas convencionales.
- 5.-En caso de que la referencia bibliográfica vaya acompañada de algún comentario, ésta debe ir como nota al pie de página.
- 6.-La bibliografía se presentará en el siguiente orden: nombre del autor, año de publicación, título del libro, editorial, lugar de edición. En el caso de revistas: autor, año, título del artículo entrecomillado, nombre de la revista y número, lugar de edición, siempre en mayúsculas y minúsculas.
- 7.-No agregar viñetas ni elementos de diseño al texto.
- 8.-Presentar cuadros y gráficas de preferencia en formato “**jpg, jpeg o png**” en blanco y negro o color. deben de insertarse, en el caso de gráficas, considerar su formato en blanco y negro.
- 9.-Los textos que no cumplan las reglas de forma indicadas podrán ser rechazados sin evaluar su contenido.
- 10.-Las colaboraciones deben ser grabadas en MS Word y enviada al Director de la revista al correo electrónico: realidadeconomica@umich.mx. Att’: Prof. José Rubén Torres Ortiz.
- 11.-El Consejo Editorial se reserva el derecho de sugerir modificaciones de forma y fondo a los artículos y, en su caso, de rechazar los materiales presentados cuando no reúnan la calidad requerida para ser publicados o se ubiquen fuera de los campos de interés de la revista.
- 12.-Los artículos se recibirán a partir de la fecha de esta convocatoria y hasta el día **15 de Sep. de 2019**.

Morelia, Mich., a 23 de septiembre de 2019.