

REPOSITORIO ACADÉMICO DIGITAL INSTITUCIONAL

“IMPLEMENTACIÓN DE ESTRATEGIAS EN LA ADUANA DE MANZANILLO PARA DISMINUIR EL CONTRABANDO”

Autor: LIZBETH ALFARO MENDOZA

**Tesis presentada para obtener el título de:
LICENCIADO EN COMERCIO INTERNACIONAL**

**Nombre del asesor:
DULCE RUBÍ GOMEZ LARA**

Este documento está disponible para su consulta en el Repositorio Académico Digital Institucional de la Universidad Vasco de Quiroga, cuyo objetivo es integrar, organizar, almacenar, preservar y difundir en formato digital la producción intelectual resultante de la actividad académica, científica e investigadora de los diferentes campus de la universidad, para beneficio de la comunidad universitaria.

Esta iniciativa está a cargo del Centro de Información y Documentación “Dr. Silvio Zavala” que lleva adelante las tareas de gestión y coordinación para la concreción de los objetivos planteados.

Esta Tesis se publica bajo licencia Creative Commons de tipo “Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada”, se permite su consulta siempre y cuando se mantenga el reconocimiento de sus autores, no se haga uso comercial de las obras derivadas.





**ESCUELA DE COMERCIO
INTERNACIONAL**

**“IMPLEMENTACIÓN DE ESTRATEGIAS EN LA ADUANA
DE MANZANILLO PARA DISMINUIR EL CONTRABANDO”**

TESIS

Que para obtener el título de:

LICENCIADO EN COMERCIO INTERNACIONAL

Presenta:

LIZBETH ALFARO MENDOZA

Asesor:

DULCE RUBÍ GOMEZ LARA

No. De acuerdo LCI 100843 CLAVE 16PSU0011T

AGRADECIMIENTOS

Dedico este trabajo principalmente a Dios, por haberme acompañado y guiado a lo largo de mi carrera por ser mi fortaleza en los momentos difíciles al igual que brindarme una vida llena de aprendizajes, experiencias y permitirme el haber llegado hasta este momento tan importante en mi formación profesional.

Le doy gracias a mis padres Martin y Norma que me dieron la vida y han estado conmigo en todo momento. Por los valores que me ha inculcado y por haberme dado la oportunidad de tener una excelente educación en el transcurso de mi vida. Los quiero con todo mi corazón, gracias por regalarme una carrera para mi futuro y por creer en mí, sobre todo por ser un excelente ejemplo de vida a seguir.

A mi hermano Erick gracias por estar conmigo y apoyarme siempre te quiero mucho. Y a Jazmin que ya la considero parte de la familia gracias por estar siempre conmigo.

A mi tía Paty y a mi tío Tavo que en paz descanse a quien quiero como unos segundos padres por compartir momentos significativos conmigo, y por siempre estar dispuestos a escucharme y ayudarme en cualquier momento, este trabajo también se va hasta el cielo.

A todos mis amigos Sandra, Eduardo, Jacqueline, Janinne, Erika, Paulina, Nataly, Marisol, muchas gracias por estos años de conocernos y en los cuales hemos compartido tantas cosas que en este momento solo me quedan darles las gracias por todo el apoyo que me han dado para continuar y seguir con mi camino, gracias por estar conmigo en momentos felices y tristes, gracias por ser mis amigos y recuerden que siempre los llevare e mi corazón.

A la Lic. Dulce por tenerme la paciencia necesaria para terminar este trabajo, y siempre apoyarme. A mis profesores les agradezco por todo el apoyo brindado a lo largo de la carrera, por su tiempo, amistad y los conocimientos que me transmitieron.

No me puedo ir sin antes decirles, que sin ustedes a mi lado no lo hubiera logrado, tantas desveladas sirvieron de algo y aquí está el fruto. Les agradezco a todos ustedes por haber llegado a mi vida y compartir momentos agradables y momentos tristes, pero esos momentos son los que nos hacen crecer y valorar a las personas que nos rodean. Los quiero mucho a todos y siempre estarán en mi corazón.

ÍNDICE

AGRADECIMIENTOS.....	2
CAPÍTULO 1. FUNDAMENTOS DE LA INVESTIGACIÓN.	8
1.1 SITUACIÓN PROBLEMÁTICA.....	8
1.2 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	10
1.3 PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN.....	11
1.3.1 PREGUNTA GENERAL DE INVESTIGACION.	11
1.3.2 PREGUNTAS ESPECIFIAS DE INVESTIGACION.....	11
1.4 OBJETIVO DE INVESTIGACIÓN.....	12
1.4.1 OBJETIVO GENERAL DE LA INVESTIGACION.	12
1.4.2 OBJETIVOS ESPECIFICOS DE LA INVESTIGACION.	12
1.5 HIPÓTESIS DE INVESTIGACIÓN.....	13
1.5.1 HIPOTESIS GENERAL DE LA INVESTIGACION.	13
1.5.2 HIPOTESIS ESPECÍFICAS DE LA INVESTIGACION.....	13
1.6 VARIABLES.	14
1.7 JUSTIFICACIÓN.....	15
CAPÍTULO 2. PANORAMA GENERAL.....	16
2.1 DEFINICIÓN Y MARCO LEGAL DE LAS ADUANAS.	16
2.2 TIPOS DE ADUANAS EN MÉXICO.	17
2.3 ADUANA DE CIUDAD JUÁREZ, CHIHUAHUA.....	20
2.3.1 MEDIDAS DE CONTROL TERRESTRE.....	20
2.4 AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO (AICM). 25	
2.4.1 MEDIDAS DE CONTROL AEREO.....	25
2.5 ADUANA DEL PUERTO DE MANZANILLO.....	28

2.5.1 MEDIDAS DE CONTROL MARITIMO.....	29
2.6 ADUANA DE CIUDAD DE HIDALGO, CHIAPAS.	32
2.6.1 PREVENCIÓN DE RIESGOS.....	33
CAPÍTULO 3. MARCO TEÓRICO	34
3.1 ESTRATEGIAS.....	34
3.1.2 DEFINICIONES DE ESTRATEGIAS	36
3.1.3 EL PROCESO	39
3.1.4 CATEGORÍAS DE CRITERIOS PARA LA EVALUACIÓN DE ESTRATEGIAS	40
3.1.5 TÉCNICAS PARA LA VALORACIÓN DE ESTRATEGIAS	40
3.1.6 MÉTODOS DE PUNTUACIÓN.....	42
3.1.7 ÁRBOLES DE DECISIÓN	42
3.1.8 ESCENARIOS	43
3.1.9 PROCESO DE LA PLANEACIÓN ESTRATÉGICA.....	44
3.2 TEORÍA GENERAL DEL DELITO.....	48
3.2.1 CONCEPTO DE DELITO	48
3.2.2 SUJETO DEL DELITO	51
3.2.3 ANTIJURICIDAD E ILICITUD	51
3.2.4 TIPICIDAD.....	52
3.2.5 IMPUTABILIDAD Y CULPABILIDAD	53
3.2.6 PUNIBILIDAD.....	54
3.2.7 EL DOLO.....	54
3.2.8 LA CULPA.....	55
CAPÍTULO 4 CONTRABANDO.....	56
4.1 DEFINICIÓN Y MARCO LEGAL DEL CONTRABANDO.....	56

4.1.1 TIPOS DE CONTRABANDO.....	58
4.2 SITUACIÓN ACTUAL DEL CONTRABANDO EN MÉXICO.....	60
4.3 MÉTODOS DE INVESTIGACIÓN.....	63
4.4 TÉCNICAS DE LA INVESTIGACIÓN.....	65
4.5 HERRAMIENTAS DE LA INVESTIGACIÓN.....	66
4.6 TABLA COMPARATIVA.....	67
4.7 CUESTIONARIO #1.....	71
4.8 CUESTIONARIO #2.....	74
PROPUESTAS PARA LA SOLUCION DEL CONTRABANDO.....	76
BIBLIOGRAFÍA.....	77

INTRODUCCIÓN.

El intercambio de mercancías en el ámbito internacional es creciente e indetenible, al punto que no puede comprenderse el escenario económico mundial sin tomar en cuenta el proceso de globalización de los mercados. Por eso el comercio exterior tiene problemas económicos, sociales, jurídicos y políticos muy complejos. De allí que un control sobre los procesos de importación y exportación de mercancías genera un impulso en la política comercial de los gobiernos y en el área tributaria es decisiva para el crecimiento de los ingresos fiscales de nuestro país. Por tanto, el presente estudio es de gran interés debido a la relevancia e importancia que tiene el contrabando de mercancía en el contexto económico actual, donde se busca incrementar los ingresos por la vía de la fiscalización y el establecimiento de controles aduaneros que limite esta actividad ilícita que desgasta la economía nacional y genera cuantiosas pérdidas al presupuesto nacional (Ferguson, 2010).

Por esto la importancia de realizar estrategias para el control del contrabando de mercancías en la Aduanas de México aporta lineamientos y medidas articuladas tendientes a optimizar los controles aduaneros, situación que impacta positivamente en el ámbito económico local, regional y nacional, aun cuando las recientes medidas jurídicas ejecutadas por el Gobierno esto se ve reflejado en administración de los puertos del aduanas del país.

CAPÍTULO 1. FUNDAMENTOS DE LA INVESTIGACIÓN.

1.1 SITUACIÓN PROBLEMÁTICA.

Uno de los fenómenos que más afecta a la economía de México es el contrabando, todos los sectores han sido perjudicados debido a esto. El contrabando es un tema un poco complicado ya que no es algo que se pueda cuantificar porque no todo se detecta, pero, sí es un problema que hace mucho daño a la economía del país, uno de los inconvenientes ha sido el no recaudo de los tributos, por efectos de la competencia desleal que genera a la industria nacional y por el aspecto social, pues al dejarse de producir se produce más desempleo (Ferguson, 2010).

Conforme al Código Fiscal de la Federación 2018 en el Artículo 102.- Comete el delito de contrabando quien introduzca al país o extraiga de él mercancías:

- I. Omitiendo el pago total o parcial de las contribuciones o cuotas compensatorias que deban cubrirse.
- II. Sin permiso de autoridad competente, cuando sea necesario este requisito.
- III. De importación o exportación prohibida.

También comete delito de contrabando quien interne mercancías extranjeras procedentes de las zonas libres al resto del país en cualquiera de los casos anteriores, así como quien las extraiga de los recintos fiscales o fiscalizados sin que le hayan sido entregados legalmente por las autoridades o por las personas autorizadas para ello. El contrabando era en el México del siglo XIX un fenómeno masivo con puntos culminantes a partir de los años cuarenta y continuando nuevamente en los cincuenta, con una concentración regional en la frontera norte del país y en la costa del Pacífico. En el contrabando estaban involucrados, junto con los comerciantes extranjeros de diversas nacionalidades, muchos funcionarios mexicanos en diferentes posiciones, encubridores y ayudantes. Los métodos empleados eran múltiples y abarcaban desde el cohecho hasta la instigación de revueltas (Bernecker, 2005).

También las medidas para combatir el contrabando fueron múltiples, pero ninguna de ellas tuvo éxito, ya que sólo iban encaminadas a modificar síntomas, y las personas responsables no reconocían que el contrabando era una reacción a condiciones de mercado fijadas políticamente. Según los datos de Expansión (2017) durante los primeros cinco meses del 2008 las autoridades aduaneras en México incautaron unas 94 toneladas de calzado, 296 toneladas de ropa usada, 150 toneladas de perfumes, 65 toneladas de discos compactos, 34 toneladas de medicamentos y otro tipo de mercancía por 28,807 piezas. El valor de lo incautado en los 16 operativos de enero a mayo, osciló entre los 204,647 pesos, según datos de la Administración General de Aduanas (AGA), que no estuvo disponible para dar a conocer si los decomisos han venido creciendo o decreciendo (Expansion, 2017).

A pesar de que no existe una cifra de cuanto es lo que entra de contrabando al país por las aduanas, las autoridades han detectado diversas formas que utilizan los delincuentes para la introducción de mercancías. Parte del contrabando son productos piratas, que después se venden en el mercado mexicano. El Instituto Mexicano de la Propiedad Industrial (IMPI) detalló que al menos 5% de los 12.5 millones de dólares de productos piratas decomisados entre 2002 y junio de 2007, provinieron de las aduanas del país. La piratería ocasiona pérdidas anuales por unos 16,000 millones de dólares, de acuerdo con datos de la Confederación de Asociaciones de Agentes Aduanales de la República Mexicana (CAAAREM). Además, en las 49 aduanas del país, junto con el contrabando se presenta evasión fiscal (Expansion, 2017). Es necesario optimizar el Servicio de Administración Tributaria en la búsqueda de un incremento de los ingresos a través de los impuestos internos y el control de los impuestos aduaneros a objeto de disminuir la evasión fiscal.

1.2 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.

México pretende obtener recursos económicos que le permitan cumplir con las demandas de los sectores sociales de país, es decir, un mejor nivel de vida a través de la salud, educación y de la seguridad. Para ello, es necesario mejorar el Servicio de Administración Tributaria con el objetivo de incrementar los ingresos a través del control de los impuestos aduaneros a fin de reducir la evasión fiscal, elevar los niveles de recaudación tributaria, erradicar la corrupción y el contrabando de mercancías. La Aduana de Manzanillo no está exime de esta situación de deficiencia en el sistema comercial y logístico, lo cual provoca grandes demoras en los procedimientos de despacho aduanero y favorece los elevados niveles de contrabando de mercancía que existe actualmente (Expansion, 2017).

Por tal razón se plantea la necesidad de diseñar estrategias para el control del contrabando de mercancías en la Aduana de Manzanillo, a fin de lograr un servicio ágil, eficaz, y transparente que sea resultante de la simplificación de los procesos de desaduanamiento y despacho de la mercancías, con el apoyo de sistemas de información que permitan automatizar las operaciones para establecer criterios de selectividad aplicable a los procedimientos de reconocimiento de las mercancías y auditoría fiscal aduanera, así como la implantación de mecanismos de control de las aplicaciones aduaneras, entendiendo como tales al conjunto de las actividades destinadas a garantizar el cobro de los impuestos aduanales y el control de entrada y salida de mercancías del territorio nacional y el incremento de la recaudación fiscal por vía del aumento en volúmenes de transacciones que potencialice la optimización del servicio y la reducción de los niveles de evasión.

1.3 PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN.

La pregunta de investigación debe ser formulada de manera precisa y clara, de tal manera que no exista ambigüedad respecto al tipo de respuesta esperado (SAMPIERI, 2002).

1.3.1 PREGUNTA GENERAL DE INVESTIGACION.

¿Cómo disminuir y controlar la entrada de mercancías ilícitas que transitan a través de la Aduana de Manzanillo?

1.3.2 PREGUNTAS ESPECIFIAS DE INVESTIGACION.

¿Cuáles son las carencias de la entrada y salida de mercancías?

¿Cuáles son las fallas que se presentan en los controles de despacho de mercancías?

¿Cuáles son las estrategias que facilita el contrabando?

¿Cuáles son las estrategias que dificultan el contrabando?

1.4 OBJETIVO DE INVESTIGACIÓN.

Deben expresarse con claridad y ser susceptibles de alcanzarse. Son las guías del estudio, deben tenerse presente durante todo el desarrollo de la investigación, han de ser congruentes entre sí (SAMPIERI, 2002).

1.4.1 OBJETIVO GENERAL DE LA INVESTIGACION.

Describir el procedimiento de entrada y salida de mercancías, identificar las fallas de control y establecer estrategias, para disminuir el contrabando en la Aduana de Manzanillo.

1.4.2 OBJETIVOS ESPECIFICOS DE LA INVESTIGACION.

Describir el procedimiento aplicado para la entrada y salida de mercancías por la Aduana de Manzanillo.

Identificar las fallas que se presentan en los controles en el despacho de mercancías que se utilizan en la Aduana de Manzanillo para detectar el contrabando de mercancías.

Establecer estrategias para el control del contrabando de mercancías en la Aduana de Manzanillo.

1.5 HIPÓTESIS DE INVESTIGACIÓN.

Son para establecer una guía precisa del problema de investigación o fenómenos que estamos estudiando. Indican lo que estamos buscando o tratando de probar y pueden definirse como explicaciones tentativas del fenómeno investigado. No necesariamente son verdaderas, pueden o no serlo, pueden o no comprobarse con hechos. Son guías y prueban o sugieren teorías (SAMPIERI, 2002).

1.5.1 HIPOTESIS GENERAL DE LA INVESTIGACION.

“Al implementar estrategias adecuadas en la Aduana de Manzanillo para el despacho de mercancías disminuirá el índice de contrabando en México”.

1.5.2 HIPOTESIS ESPECÍFICAS DE LA INVESTIGACION.

“Al implementar más seguridad en la aduana de Manzanillo se disminuirá el contrabando”

“Al derogar el tráfico de influencias en la aduana de Manzanillo se disminuirá el contrabando”

“Al contar con un control de vinculación entre documentos y los bienes tangibles se disminuirá el contrabando”

1.6 VARIABLES.



Dependiente
Contrabando



Independiente
Estrategias

1.7 JUSTIFICACIÓN.

En México uno de los principales problemas para realizar las actividades de comercio exterior es el contrabando ya que se ha convertido en un peligro para la economía del Estado y para la integridad de personas, unas que trabajan en combatirlo y otras se involucran, pero al mismo tiempo millonarias operaciones se realizan día a día sin ser contabilizadas. Esta actividad ilegal también afecta la conservación de las pequeñas y medianas empresas ya que estas pagan impuesto y por lo tanto sus productos se hacen más costosos compitiendo así en precio con la mercancía de contrabando. Las personas involucradas en la entrada ilícita de mercancías no se dan cuenta que el contrabando afecta a la comunidad en general, ya que el Estado deja de percibir ingresos que invierte en beneficio social como es infraestructura, salud, educación... que de cierta manera favorecería a quienes importan.

Por ello se planean implementar estrategias mejorando la seguridad en las aduanas involucrando todo el despacho de mercancías hasta que la mercancía abandone la aduana, pasando por procesos previos de verificación y control, teniendo como objetivo principal la reducción del contrabando, beneficiando así a todo el país desde una perspectiva social. Con el fin de ver beneficiada a toda la población de México, obteniendo un aumento en el Producto Interno Bruto, la disminución de contrabando, y una mejora de infraestructura con la tributación evadida a causa de este fenómeno.

CAPÍTULO 2. PANORAMA GENERAL.

2.1 DEFINICIÓN Y MARCO LEGAL DE LAS ADUANAS.

En México se define legalmente como aquellos lugares donde las autoridades aduaneras realizan indistintamente las funciones de manejo, almacenaje, custodia, carga y descarga de mercancías de comercio exterior, fiscalización; así como el conjunto de actos y formalidades relativos a la entrada de mercancías al territorio nacional y a su salida del mismo, que de acuerdo con los diferentes tráficos y regímenes aduaneros establecidos en la Ley Aduanera, deben realizar ante la aduana las autoridades aduaneras y quienes introducen o extraen mercancías del territorio nacional, ya sean consignatarios, destinatarios, propietarios, poseedores o tenedores en las importaciones y los remitentes en las exportaciones, así como los agentes aduanales. Entre sus tareas, se encuentra llevar un control fiscal, de seguridad, de salud y estadística del comercio internacional. Cuenta con un marco jurídico que está compuesto de la siguiente manera:

- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
- Leyes Federales.
- Convenios y Tratados Internacionales.

2.2 TIPOS DE ADUANAS EN MÉXICO.

Según la jurisdicción y la ruta que regulen, las aduanas pueden clasificarse en:

Aduana marítima: Los buques y transportes marítimos cuentan con reglas de navegación que dependen de las administraciones de cada país, en las cuales se normativizan reglas de navegación: banderas reglamentarias, peso de carga, tipo de carga, cantidad de pasajeros, etc. Las aduanas marítimas tienen a su cargo controlar y regular todos los ingresos y egresos que se den por mar de un país a otro, y por ende, de un puerto a otro, así como también aquellos servicios de transporte de pasajeros. En este caso, controlan que los pasajeros viajen con la documentación y el equipaje adecuado; en el caso de productos y mercancías, controlan también que la documentación de las mercaderías y del transporte se encuentren permitidos y en orden, y que los productos ingresados por esta vía sean los reglamentados. Este tipo de aduana es la que ingresa generalmente la mayor cantidad de productos de países extremadamente lejanos, que no pueden ingresar por tierra, y cuyo cargamento es demasiado para ser transportado por aire.

Aduana aérea: La mayor cantidad de fluctuación aérea es de pasajeros. Los aeropuertos son los principales puntos de transporte de personas en el mundo, incluso en destinos cercanos al país de origen. En este caso, los puestos aduaneros están ubicados en aeropuertos internacionales, verificando que los pasajeros viajen con la documentación pertinente y el equipaje reglamentado. Cada pasajero cuenta con derechos de transporte de objetos y bienes personales según las leyes de cada país, y los equipajes se rigen principalmente por peso, pero también por la característica del objeto, como botellas. En la aduana se controla el cumplimiento de estas normas, tanto para el ingreso como para el egreso de los pasajeros y las mercancías o productos.

Aduana terrestre: Este tipo de aduana se encuentra en los puntos de acceso internacional de un país limítrofe a otro. Por este medio, personas, autos, transportes de alta carga y de pasajeros pueden ser monitoreados y controlados para su paso. El tránsito de individuos por estas aduanas es constante, y puede ser individual, a pie o bien turísticamente, de forma privada o bien cargas de mercancías, productos para su comercialización. Como en las anteriores, estas aduanas controlan ya no el peso, si no la cantidad y si las características de la documentación concuerda con los objetos transportados.

Según la función que cumpla en el momento, las aduanas también pueden clasificarse en:

- ❖ Aduanas de entrada: Ya que son los que reciben las mercancías que posteriormente serán declaradas para su consumo nacional.
- ❖ Aduanas de destino: Cuya función es la de recibir las mercancías o productos enviados. Es donde termina la operación de tránsito y comienza la de fiscalización.
- ❖ Aduana de paso fronterizo: Aduanas que no son las que reciben ni emiten, sino que controlan aun en viaje las mercancías transitadas (pueden ser las que se encuentren entre el país de origen y el de destino).

Según el Servicio de Administración Tributaria (2018) las aduanas mexicanas se encuentran ubicadas en la frontera norte con Estados Unidos, en la frontera sur con Guatemala y Belice, y en puntos estratégicos como puertos marítimos en las costas del Pacífico y Golfo de México, así como puntos interiores dentro de la República, en total son 49 aduanas ubicadas de la siguiente manera:

En la frontera norte 19: Agua Prieta, Sonora. Ciudad Acuña, Coahuila. Ciudad Camargo, Chihuahua. Ciudad Juárez, Chihuahua. Ciudad Miguel Alemán, Tamaulipas. Colombia, Nuevo León. Matamoros, Tamaulipas. Mexicali, Baja California. Naco, Sonora. Nogales, Sonora. Nuevo Laredo, Tamaulipas. Ojinaga,

Chihuahua. Piedras Negras, Coahuila. Puerto Palomas, Chihuahua. San Luis Rio Colorado, Sonora. Sonoyta, Sonora. Tecate, Sonora. Tijuana, Sonora.

En la frontera sur 2: Hidalgo, Chiapas. Subteniente López, Quintana Roo.

Marítimas 17: Acapulco, Guerrero. Altamira, Tamaulipas. Cancún, Quintana Roo. Ciudad del Carmen, Campeche. Coatzacoalcos, Veracruz. Dos Bocas, Tabasco. Ensenada, Baja California. Guaymas, Sonora. La Paz, Baja California sur. Lázaro Cárdenas, Michoacán. Manzanillo, Colima. Mazatlán, Sinaloa. Progreso, Yucatán. Salina Cruz, Oaxaca. Tampico, Tamaulipas. Tuxpan, Veracruz. Veracruz, Veracruz.

Interiores 11: Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, Ciudad de México. Aguascalientes, Aguascalientes. Chihuahua, Chihuahua. Guadalajara, Jalisco. Guanajuato, Guanajuato. México, México. Monterrey, Nuevo León. Puebla, Puebla. Querétaro, Querétaro. Toluca, Estado de México. Torreón, Coahuila.

2.3 ADUANA DE CIUDAD JUÁREZ, CHIHUAHUA.

Su sede está en Ciudad Juárez, Chihuahua, y su circunscripción territorial comprende los municipios de Ahumada, Guadalupe, Juárez, y Praxedis G. Guerrero. Su dirección exacta está en: Puente Libre de Córdoba S/N Área de Chamizal, C.P. 32310, Ciudad Juárez, Chihuahua. Sus horarios de atención son los siguientes: En Aduana De lunes a viernes de 8:00 a 20:00 horas, sábados de 9:00 a 15:00 horas. En la sección aduanera del Puente Internacional Zaragoza Isleta, de lunes a viernes de 8:00 a 21:00 horas, sábados de 10:00 a 15:00 horas.

En la sección aduanera San Jerónimo - Santa Teresa de lunes a viernes de 8:00 a 18:00 horas, sábados de 10:00 a 14:00 horas, y tiene puntos de atención en: Cruce fronterizo del Puente Internacional de Córdoba (punto de revisión peatonal, vehicular y/o carga). Puente Internacional Zaragoza Isleta (en la sección aduanera, módulo de ferrocarril y punto de revisión peatonal, vehicular y/o carga). San Jerónimo - Santa Teresa (en la sección aduanera y el punto de revisión peatonal, vehicular y/o carga). Puente Libertad - Reforma (en el punto de revisión peatonal y vehicular). Puente Guadalupe - Lerdo (en el punto de revisión peatonal y vehicular). Aeropuerto Internacional de Ciudad Juárez "Abraham González" (dentro de la sala internacional de pasajeros y sección aduanera). Garita del Km. 30. Garita - El Porvenir (en el punto de revisión peatonal y vehicular). Punto fijo de vigilancia dentro de la central de autobuses (Tributaria S. d., Directorio de Aduanas, 2014).

2.3.1 MEDIDAS DE CONTROL TERRESTRE.

Según prevención del contrabando y control fronterizo el procedimiento general es el siguiente (Tributaria L. S., 2001):

1. Los Oficiales, reciben y verifican los documentos que amparen el traslado y la legal tenencia de las mercancías que ingresan o salen del territorio aduanero. Los documentos exigidos en el ingreso al territorio aduanero son los detallados en el procedimiento relativo al Manifiesto de Carga.

Vehículos de carga y particulares de arribo de medios de transporte con Mercancías:

2. El Oficial recibe del transportista el Manifiesto de Carga Terrestre, cuyo formato se recaba en el Puesto de Control. Además, verifica que la empresa de Transportes se encuentre autorizada y con Licencia de Operación vigente. Revisa los documentos presentados en aplicación al D.S N° 028-91-TC, Decisión 399 y normas conexas.
3. Se verifica exteriormente la carga, los sellos de origen; se coloca nuevos sellos de seguridad y consigna en el Manifiesto de Carga Terrestre el número de los nuevos sellos, el peso de la carga registrado a su paso por la balanza y el sello y autorización del Puesto de Control.
4. Se registra el ingreso al país del medio de transporte en el Libro de “Registro de Ingreso de Vehículos” y se conserva para el archivo una copia del Manifiesto de Carga Terrestre.
5. Cuando el vehículo presenta indicios que cometió alguna infracción aduanera, el oficial de turno comunica al Área de Oficiales de la Aduana de la jurisdicción (después de la salida del Puesto de Control) el número de matrícula del medio de transporte, hora de salida del medio de transporte y el nombre del almacén de destino al cual viene manifestado, con la finalidad que se ejecute acciones de fiscalización inesperadas. Cuando no se dispone de balanza de camiones en el Puesto de Control, el Jefe de Puesto designa a un Oficial para que acompañe la carga hasta el Terminal de Almacenamiento.
6. Si la mercancía viene en Tránsito Aduanero Internacional, al amparo del Acuerdo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre de los países del Cono Sur o del Acuerdo de Cartagena, o si se acoge al Régimen de Tránsito Aduanero con Destino al Exterior, las acciones son las del

procedimiento relativo al Tránsito Aduanero Internacional.

7. El visado de documentos que amparan el ingreso de la mercancía se realiza colocando el sello del Puesto de Control (Anexo 03), el sello personal del Oficial que controla, la fecha y la hora, a fin de registrar su paso por ese Puesto de Control. Si en el Puesto de Control se numeran declaraciones estas son registradas en los Libros correspondientes (Anexo 05).
8. Tratándose de carga transportada en contenedores, el Oficial revisa que éstos se encuentren precintados y que el número del precinto esté consignado en los documentos presentados.
9. Durante el arribo de los vehículos al PCF, los Oficiales hacen las señales de alto, se identifican ante el conductor del vehículo y realizan la inspección primaria, orientada sobre: cabina del camión, debajo de los asientos, baúl, guantera, botiquín, cajón de herramientas, llanta de repuesto y carreta. Previo a la revisión, el Oficial califica la documentación del vehículo y de la mercancía de ser el caso y solicita la presencia del conductor durante la revisión. Observa comportamientos sospechosos o bultos ubicados en lugares no usuales para el transporte de carga. De esta observación depende realizar una inspección más minuciosa a los vehículos y a la carga.

Vehículos de Pasajeros:

10. El Oficial receptiona la lista de pasajeros y verifica que el vehículo cumpla con los requisitos de los convenios internacionales y cuente con licencia de operación vigente. Registra su ingreso al país en el Libro de "Registro de Ingreso de Vehículos".

11. Efectúa la Inspección Primaria al vehículo y a los equipajes de los pasajeros. En lo referente al equipaje se aplica lo establecido en el D.S. 59-95-EF. “Reglamento de Equipaje y Menaje de Casa”.
12. Si durante la verificación de los bultos se presume la comisión de una infracción o delito aduanero, se requiere al intervenido la documentación sustentatoria. De ser necesario se comunica el hecho al Área de Oficiales de Aduanas quien coordina la presencia del Ministerio Público o se comunica a otras áreas de Aduanas para el control de la destinación aduanera.
13. El control de los vehículos amparados en Libreta de Pasos por Aduanas (LPPA), y Certificados de Internación Temporal (D.S. 015-87-ICTI/TUR) se efectúa conforme al procedimiento Destino Aduanero Especial de Ingreso, Permanencia y Salida de Vehículos para Turismo.

Del Arribo de Personas por sus Propios Medios, para Tramitar Declaraciones Únicas de Aduanas o Declaraciones Simplificadas:

14. El Oficial contabiliza y verifica las mercancías presentadas por los interesados; estas permanecen bajo custodia del Puesto de Control mientras se cumplan las formalidades de su destinación aduanera, anotándose al momento de su recepción en el Libro de Registro de Mercancías para el Pago de Tributos: nombre del usuario, cantidad de bultos, tipo de mercancía, peso, nombre del Oficial que registra, observaciones.
15. Luego que el usuario ha cancelado los derechos aduaneros o concluido los trámites que correspondiesen, el Oficial entrega las mercancías que se encuentran bajo custodia y sella la DUA con sus anexos y la registra en los libros “Registro de Declaraciones Simplificadas” o “Registro de

Declaraciones Únicas de Aduanas”, según corresponda (ver Anexo 05) y recaba una copia de la DUA y manifiesto presentado.

16. Los sellos utilizados para el control de documentos anexos a la DUA y los utilizados para el control de la Declaración Única de Aduanas (DUA) en los PCF consignan la información descrita en los Anexos 03 y 04 respectivamente.

2.4 AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO (AICM).

Con sede en el Aeropuerto Internacional "Lic. Benito Juárez" de la Ciudad de México, cuya circunscripción territorial comprenderá el perímetro del propio Aeropuerto y la Ciudad de México, así como los municipios del Estado de México. Ubicación geográfica: Av. 602, número 161, Col. San Juan de Aragón 15620, México, D.F. Horarios de atención en Aduana de lunes a viernes de 8:00 a 18:00 horas, sección aduanera del Centro Postal Mecanizado de lunes a viernes de 8:00 a 15:00 horas, la capacidad instalada: 42 millones de pasajeros, superficie: 746.43 hectáreas, metros construidos: 574 802.63 metros cuadrados, T1: 332 136.08 m², T2: 242 667.55 m², pistas: dos, 5R (Derecha) - 23L (Izquierda) con 3985m x 45 m, 5 L (Izquierda) - 23R (Derecha) con 3963m x 45 m, Rodajes: 32 calles de rodaje y 6 calles de acceso.

Posiciones de Contacto: 56 (33 en Terminal 1 y 23 en Terminal 2), Posiciones Remotas: 39, Total de Posiciones: 95, operaciones Diarias: 1,340 en promedio. (Sólo aviación comercial), abordadores Mecánicos: 56 Pasillos telescópicos, taxis: 1553 taxis atendiendo a 21 mil pasajeros diarios, autobuses foráneos: 157 corridas a 9 destinos (Cuernavaca, Puebla, Pachuca, Tulancingo, Querétaro, San Juan del Río, Toluca, Córdoba y Orizaba), estacionamientos (tres): 6514 cajones (Tributaria S. d., Directorio de Aduanas, 2014).

2.4.1 MEDIDAS DE CONTROL AEREO.

Según prevención del contrabando y control fronterizo el procedimiento general es el siguiente para el control de la llegada y salida de la aeronave (Tributaria L. S., 2001):

1. A la llegada de la aeronave el Jefe del Puesto de Control designa un Oficial en la Zona de Rampa para el control selectivo de la descarga de mercancías.

2. El Oficial recibe del representante de la Compañía Aérea la documentación correspondiente al vuelo y verifica su conformidad. Finalizada la descarga recepciona el Reporte de Término de Descarga.
3. El Oficial realiza inspecciones inopinadas al interior de las aeronaves, coordinando con los representantes de las Compañías Aéreas. De existir incidencia informa por escrito al Área de Oficiales.
4. El Oficial designado registra la llegada de los vuelos nacionales e internacionales en el Libro de Registro de Vehículos. Además se encargan del control selectivo de personas que ingresen o salgan de la sala de embarque en cada vuelo.
5. Controla las encomiendas de las compañías aéreas, y agencias.
6. Solicita la documentación de los bultos o encomiendas que presenten indicios de la comisión de infracciones aduaneras, efectuando su inspección en presencia del dueño, De encontrar incidencia en la inspección procede conforme al procedimiento “Inmovilización, Incautación y Comiso”. De no existir incidencia, autoriza la salida de la mercancía.
7. Controla la salida de los pasajeros y su equipaje de mano. Estos operan en la zona de las compañías aéreas y eventualmente en la sala de embarques de los vuelos internacionales. La revisión es aleatoria, considerando un perfil establecido; identificándose ante el pasajero y le solicita su equipaje para revisarlo. De ser necesario se realiza una revisión corporal del pasajero.
8. Si durante la intervención se advierten mercancías objeto de tráfico ilícito se actúa según lo previsto en el procedimiento “Acciones en caso de Tráfico Ilícito de Mercancías”.

9. Durante la revisión del equipaje y en lo que corresponda al control de entrada y salida se considera lo establecido en el D.S. 59-95-EF. "Reglamento de Equipaje y Menaje de Casa".
10. El Oficial asignado recibe del representante de la Compañía Aérea la documentación correspondiente al vuelo de salida y verifica la conformidad de la misma.
11. De haber carga de exportación, se designa un Oficial para el control del embarque de las mercancías.

2.5 ADUANA DEL PUERTO DE MANZANILLO.

Manzanillo es la ciudad cabecera del municipio de nombre homónimo en el estado de Colima y limita al norte con Minatitlan al este con Coquimatlán y Armería; al sur, está el océano Pacífico; y al oeste y noroeste limita con el estado de Jalisco. Manzanillo cuenta con un rápido crecimiento en infraestructura y atracciones turísticas, proyectando un puerto comercial y un destino turístico incrementando así su actividad portuaria. Se ubica 4 metros sobre el nivel del mar en el malecón. Ubicación: Blvd. Miguel de la Madrid S/n Edif. Centro Integral de Gestiones Portuarias, Col Tapeixtles C.P. 28876, Manzanillo, los horarios de atención: En Aduana: De lunes a viernes de 9:00 a 18:00 horas y Sábados de 10:00 a 14:00 horas.

Medios y vías de comunicación, las principales son: Colima-Manzanillo (4 carriles, vías de cuota y de libre acceso), Manzanillo-Puerto Vallarta, Manzanillo-Minatitlán, Ramal-Aeropuerto, Cuyutlán-Manzanillo y Libramiento-Colomos-Tapeixtles, que comunican a Manzanillo con todo el estado y el país, para el intercambio comercial por vía terrestre que se da en el puerto. La Infraestructura en el puerto de Manzanillo se compone de la siguiente manera: 4 muelles (2 privados y 2 públicos) con una longitud total de 1,050 metros: muelles 10, 12 y 13 con una longitud de 250 metros cada uno; muelle 11 con longitud de 300 metros. Cada muelle cuenta con una profundidad de 15.5 metros. 25 hectáreas de superficie para almacenamiento de contenedores, al igual con una capacidad estática en patio de 25.000 TEU's, 3 vías de ferrocarril de 500 metros cada una. Caseta de entrada exclusiva para SSA y caseta de salida con 6 líneas. Área de inspecciones de 1.5 hectáreas. 5,200 metros cuadrados de almacén dentro del puerto para el resguardo de la carga general, 724 Plugs para carga refrigerada.

También cuenta con un equipo de grúas: 3 grúas pórtico Panamax, 4 grúas pórtico Post-Panamax, y 2 grúas pórtico Super Post-Panamax. Grúas RTG: 40, Top loader / Side loader: 15, Chasis porta-contenedor: 79, 104 Trato camiones. Dentro de sus principales clientes se encuentran: APL, Hapag-Lloyd, K Line America, Inc., MOL, MSC, NYK Line, Hamburg Süd,

CCNI. En su operación de carga general la infraestructura se divide de la siguiente manera, para el manejo de carga general y acero SSA México cuenta con un almacén de 2,300 m² con doble acceso para la recepción y entrega de carga. Cuenta con el siguiente equipo para las maniobras de carga general y acero:

Montacargas desde 5,000 libras hasta 55,000 libras, almejas mecánicas, almejas de control remoto, tolvas receptoras para granel agrícola y mineral, grúas RTG para operaciones de entrega/ recepción de/ a equipo. Especializado de: ferrocarril. Dentro de sus principales clientes se encuentran: Eurocan Gearbulk, Grupo México, Honda, Mueller Industries, Nexxtrade, Nissan, Mitsui, Prologistik, Peñoles, Serviaceros Planos, ISB Sola Basic, Subaru, Suzuki, Trafigura, Unipress (Tributaria S. d., Directorio de Aduanas, 2014).

2.5.1 MEDIDAS DE CONTROL MARITIMO.

Según prevención del contrabando y control fronterizo el procedimiento general es el siguiente (Tributaria L. S., 2001):

1. El Oficial adopta las siguientes medidas:
 - a) Recepción de naves y control de descargas.
 - b) Controla y diligencia las Ordenes de Embarque y Declaraciones cuando corresponda.
 - c) Verifica la documentación presentada
 - d) Inspecciona los medios de transporte y mercancías.
 - e) Controla físicamente el ingreso y salida de contenedores del Territorio Aduanero.
 - f) Controla la diferencia de pesos y cantidades, durante la descarga y embarque de mercancías.
 - g) Efectúa controles en Terminales de Almacenamiento cuando corresponda.

2. La recepción y zarpe de los medios de transporte marítimos se realiza conforme a lo establecido en la Ley General de Aduanas, su Reglamento, Reglamento de Recepción de Naves (D.S. N°036-72-TC) y el procedimiento relativo al Manifiesto de Carga.
3. Teniendo la confirmación de la llegada de la nave, el Oficial de servicio con las autoridades pertinentes recepciona las naves del exterior. Dicha recepción está conformada por el personal siguiente:
 - ❖ Un representante de la Capitanía de Puerto, dos Oficiales de Aduanas, y un representante de la Agencia Marítima o Armador de la nave. Se requiere la presencia de Sanidad Marítima, en el caso de que no se haya otorgado la "Libre Plática Sanitaria". Se adoptan las medidas preventivas de seguridad para el personal. Ninguna otra persona sube a bordo al momento de la recepción.

Terminada la recepción de documentos y la clausura de los estibas por la Autoridad Aduanera, se otorga "La Libre Plática" para el inicio de las operaciones de embarque o descarga según el caso.

4. El Oficial supervisa y verifica periódicamente la diligencia de Tarja al Detalle, efectuado por el transportista y el Terminal de Almacenamiento. Asimismo, recepciona las Notas de Tarja al Detalle al existir bultos sobrantes, excedentes y no manifestados y, actúa según lo establecido en el procedimiento "Inmovilización, Incautación y Comiso".
5. Para el control del traslado de mercancías en Tránsito Aduanero Internacional, el Oficial verifica la condición exterior de los bultos, el precinto de seguridad de los contenedores y sella los documentos a su paso por los

controles aduaneros anteriores. El control de la salida de los medios de transporte se rige por el procedimiento de Tránsito Aduanero Internacional.

6. El Oficial autorizado por el Intendente y comunicado a la Agencia Marítima y Capitanía de Puerto realiza la visita de Inspección y Fondeo.
7. Para el zarpe de las naves, en todos los casos se efectúa una inspección de los sellos de clausura de la cláusula de bodegas como medida cautelaría de acciones ilícitas por parte de la tripulación.

2.6 ADUANA DE CIUDAD DE HIDALGO, CHIAPAS.

Tiene sede en Ciudad Hidalgo, Municipio de Suchiate, Chiapas, su circunscripción territorial comprende todo el Estado, con excepción de los municipios de Altamirano, Amatán, Benemérito de las Américas, Bochil, Catazajá, Chapultenango, Chilón, El Bosque, Francisco León, Huitiupan, Ixhuatán, Ixtacomitán, Ixtapangajoya, Jitotol, Juárez, La Libertad, Marqués de Comillas, Ocosingo, Ostuacán, Oxchuc, Palenque, Pantepec, Pichucalco, Pueblo Nuevo Solistahuacán, Rayón, Reforma, Sabanilla, Salto de Agua, San Andrés Duraznal, San Juan Cancuc, Simojovel, Sitalá, Solosuchiapa, Sunuapa, Tapalapa, Tapilula, Tila, Tumbalá, y Yajalón.

Están a su cargo, las Secciones Aduaneras de Ciudad Talismán, Puerto Chiapas, el Puente Internacional Dr. Rodolfo Robles Valverde, y el Aeropuerto Internacional de la ciudad de Tapachula en el mismo Estado. Su Ubicación: Puerto Fronterizo Suchiate II Carretera Federal 200 Tepic-Talismán Tramo Tapachula-Ciudad Hidalgo, Km. 24 400 Suchiate C.P. 30840, Ciudad. Hidalgo, Chis. La atención en aduana: lunes a viernes de 9:00 a 19:00 horas y Sábados de 9:00 a 14:00 horas. En la sección aduanera de Ciudad Talismán: lunes a viernes de 9:00 a 19:00 horas / Sábados y domingos de 9:00 a 14:00 horas. En la sección aduanera de Ciudad Cuauhtémoc: lunes a sábado de 8:00 a 20:00 horas y domingos de 8:00 a 15:00 horas.

Puntos de revisión (garitas): Garita Viva México: km. 8 carretera federal, tramo Tapachula-Huixtla, Municipio de Tapachula, Chiapas. Garita El Garitón: km. 1360 carretera federal panamericana 190, límite internacional México-Guatemala, Municipio de Frontera Comalapa, Chiapas. Garita El Carmen Xhan: poblado del Carmen Xhan, límite internacional México-Guatemala, Municipio de Frontera Comalapa, Chiapas. Garita San Gregorio Chamic: km. 27 carretera estatal Ciudad Cuauhtémoc-Comitán de Domínguez, Municipio de Comitán de Domínguez, Chiapas. Garita Tzimol: km. 4 carretera estatal, tramo Tzimol-Comitán de Domínguez, Municipio de Comitán de Domínguez, Chiapas. Garita Quija: km. 22

carretera Comitán-San Cristóbal entronque que va a Villa de las Rosas, Municipio de Comitán de Domínguez, Chiapas (Tributaria S. d., Directorio de Aduanas, 2014).

2.6.1 PREVENCIÓN DE RIESGOS

Según la Administración General de Aduanas al desarrollar diversos proyectos los cuales pretenden detectar la entrada de contrabando al país son las siguientes (Aduanas, 2006):

- ❖ Sistemas de transmisión electrónica anticipada de pasajeros.
- ❖ Sistemas de transmisión electrónica anticipada de carga vía marítima, ferroviaria y terrestre.
- ❖ Esquemas de explotación, consulta, intercambio y análisis anticipado de información.
- ❖ Uso de tecnología para inspección de mercancías.
- ❖ Elaboración de tablas de identificación de mercancías peligrosas, manuales de respuesta, intercambio de personal, capacitación y simulacros.
- ❖ Medidas de control en el despacho, como aduanas exclusivas, padrones sectoriales, pedimento diferenciado.
- ❖ Mecanismos de coordinación, comunicación y reacción interdependencias y con socios comerciales.

Revisión de estándares de control de exportaciones Paralelamente, se han asumido compromisos para evitar que las medidas de control afecten el flujo de carga segura:

- ❖ Armonización de operaciones y procesos.
- ❖ Cooperación entre sectores público y privado.
- ❖ Desarrollo de empresas y cadenas confiables.

CAPÍTULO 3. MARCO TEÓRICO

3.1 ESTRATEGIAS

H. Igor Ansoff (1976) dice que las estrategias son los medios por los cuales se lograrán los objetivos. Las diferentes estrategias empresariales incluyen expansión geográfica, diversificación, adquisición de competidores, obtención de control sobre proveedores o distribuidores, desarrollo de productos, penetración en el mercado, reducción, desposeimiento, liquidación, asociaciones o una combinación de algunas de estas acciones. El propósito de las estrategias es determinar y comunicar, a través de un sistema de objetivos y políticas mayores, una descripción de lo que se desea que sea la empresa. Las estrategias muestran la dirección y el empleo general de recursos y de esfuerzos. No tratan de delinear exactamente cómo debe cumplir la empresa su objetivo, puesto que ésta es la tarea de un número enorme de programas de sustentación mayores y menores.

Componentes del concepto de negocio de la organización. Permite el seguimiento de los elementos clave de la estrategia. Es el conjunto de medidas que le proporcionan a la alta dirección una rápida pero amplia visión del negocio:

Medidas financieras. Presentan los resultados de acciones ya tomadas. Medidas operacionales. Satisfacción de los clientes, procesos internos y actividades de innovación y mejora. Verificación de que la estrategia desarrollada es factible y adecuada. En esta etapa se evalúan las diferentes opciones de estrategias que se han presentado. Definición de las prioridades de cada una de las áreas de la organización o en relación con programas o funciones. Una vez elegida la estrategia más conveniente para la empresa, se comunican las diferentes acciones a seguir por parte de las personas responsables directas en la ejecución de los planes. Cómo medir la instrumentación de la estrategia y sus resultados. El desempeño estratégico es multidimensional, comprende componentes estratégicos y financieros, los cuales se refuerzan uno a otro para producir la excelencia.

Planes operativos anuales y elaboración del presupuesto. Cada área funcional necesita un plan de acción que le proporcione dirección y oportunidad a sus actividades y a su personal en el uso de sus recursos, consistentemente con las demandas de la estrategia corporativa y de negocios. Estos planes se elaboran de acuerdo con las directrices que resultan del proceso de planeación estratégica, buscándose: Que las decisiones estratégicas se instrumenten, la existencia de una base para el control, un mejor uso del tiempo de los directivos, consistencia en la administración de los recursos, coordinación interfuncional cuando es necesaria.

Tabatony y Jarniu en (1975) habla sobre la instrumentación de lo planeado. Este paso puede denominarse etapa de acción. Significa la movilización tanto de empleados como de gerentes, para llevar a cabo las estrategias ya formuladas. Con frecuencia se considera que la ejecución de estrategias es el paso más difícil en el proceso de la dirección estratégica debido al hecho que requiere disciplina personal, sacrificio y consagración. Es posible que la ejecución de las estrategias gire alrededor de la capacidad gerencial para motivar a los empleados, y la motivación con frecuencia se considera más un arte que una ciencia. Evaluación del desempeño, es decir, es la medición del desempeño resultado de la instrumentación de las estrategias. Los cambios en el entorno, detectados vía los sistemas de monitoreo e inteligencia, son incorporados en el proceso de planeación. Se confirma la validez de las estrategias planteadas, además de evaluar la disciplina organizacional en la ejecución de las estrategias.

Responsabilidades propias de la función de la planeación estratégica, ya sea ésta formal o informal. Es la etapa en la que, luego de haber estudiado los índices de monitoreo del resultado de la ejecución de la planeación estratégica, se determina el grado de certeza de los planes que se llevaron a cabo; si existe algún objetivo no cumplido en su totalidad es el momento de replantearlos y modificar dicha estrategia o cambiarla. Es el sistema de monitoreo e inteligencia; Es el procedimiento para el acopio y análisis de información del entorno para alimentar el proceso de la planeación estratégica y el logro de una organización en continuo

aprendizaje; es decir, se le comunica a todas las personas de la organización los resultados de la planeación estratégica y los cambios en el nuevo ciclo que se iniciará (Planeación Estratégica).

Charles Hoffer y Schendel (1978) nos mencionan sobre la planificación estratégica que comprende una secuencia de etapas lógicas y analíticas que se pueden resumir en cuatro fases:

- ❖ Identificar y analizar el desfase entre los objetivos planificados (previamente establecidos) y los resultados obtenidos en el pasado.
- ❖ Determinar los recursos (alternativas estratégicas) que harán posible cerrar este desfase (resultados actuales y objetivos futuros).
- ❖ Asignar los recursos a los negocios y mercados, tanto actuales como nuevos.
- ❖ Controlar el uso de dichos recursos, movilizandando la organización para alcanzar sus objetivos (Planeación Estratégica).

3.1.2 DEFINICIONES DE ESTRATEGIAS

Ansoff, Declerck y Hayes (1988) citado por (castro, 2010) plantean una transformación de la postura estratégica; y la desarrollan como un paso de la planeación estratégica a la administración estratégica.

La planificación estratégica y el direccionamiento estratégico son enfoques que presentan diferencias; Betancourt (2005) plantea que la dirección estratégica es un concepto más general que abarca al primero.

Ansoff (1997) establece que un resultado final de la dirección estratégica es el potencial para el logro futuro de los objetivos de la organización. Aunque no se puede negar la importancia de las áreas de dirección operativa, es vital reconocer, como lo plantean Johnson y Scholes (2001), que el alcance de la dirección estratégica es mayor que el de cualquiera de las áreas de dirección operativa. Laínez y Bellostas (1991, pp. 503-504) plantean que el objetivo principal de la dirección estratégica es formular la estrategia y los planes de actuación empresarial, intentando anticiparse a previsible acontecimientos futuros.

Manso (1991); Ronda y Macarné (2004); Fernández (2001); Hill y Jones (1996); Vidal (2004); Fuentelsaz, Polo y Maicas (2003); Dixit y Nalebuff (1991); Victore (2005), citados por (castro, 2010), entre otros, plantean lo fundamental de la aplicación de la estrategia como una herramienta de dirección en un mundo cada vez más cambiante.

La planeación estratégica se realiza a largo plazo y se centra en la organización como un todo; diversos autores como Certo (2001); Harrington (1997); Rodríguez (2005); Mintzberg, Quinn y Ghoshal (2006); Cetdir (2007), citados por (castro, 2010), se centraron en la planificación estratégica a partir de la posición que ocupa como función administrativa y en cuanto actividad que afecta todas las otras funciones y a la organización, en conjunto.

Según Camacho (2002, p. 2), citado por (castro, 2010) el direccionamiento estratégico "es un enfoque gerencial que permite a la alta dirección determinar un rumbo claro, y promover las actividades necesarias para que toda la organización trabaje en la misma dirección". Esto implica que la dirección estratégica va más allá de la simple y tradicional planeación, puesto que trata de dar elementos a los gerentes a fin de que estén preparados para enfrentar los cambios del entorno, y las situaciones complejas y no rutinarias que la actividad gerencial requiere.

Thompson y Strickland (2004, p. 6) citado por (castro, 2010), la definen como "el proceso administrativo de crear una visión estratégica, establecer los objetivos y formular una estrategia, así como implantar y ejecutar dicha estrategia, y después, con el transcurso del tiempo, iniciar cualesquier ajustes correctivos en la visión, los objetivos, la estrategia, o su ejecución que parezcan adecuados".

Según Saloner, Shepard y Podolny (2005, p. 1), "la administración estratégica tiene el objetivo fundamental de dar apoyo al administrador en la búsqueda continua de métodos mediante el desarrollo de un conjunto de herramientas y mapas conceptuales que permitan descubrir las relaciones sistémicas que existen entre las decisiones tomadas por el administrador y el desempeño alcanzado por la organización".

Goodstein, Nolan y Pfeiffer (1998, p. 386), citando a Peters, citado por (castro, 2010) expresan que "la dirección estratégica se define como el manejo de una organización con base en un plan estratégico explícito"; la dirección estratégica involucra la ejecución de un plan estratégico que haya captado el compromiso del personal encargado de ejecutarlo; es aquí en donde radica su gran importancia y la diferencia clave con los sistemas de planificación que se concentran en alcanzar metas formales sin la participación real del personal.

Según Díez de Castro y García del Junco (2001, p. 223), citado por (castro, 2010) "la dirección estratégica es un proceso para la dirección de las relaciones de la firma con su ambiente. Consta de planificación estratégica, planificación de la capacidad y dirección del cambio". Para Dess y Lumpkin (2003, p. 3), citado por (castro, 2010), la dirección estratégica es "el conjunto de análisis, decisiones y acciones que una organización lleva a cabo para crear y mantener ventajas competitivas"; también Jarillo (1992, p. 200) plantea que "la dirección estratégica es aquella, por tanto, que consigue dirigir toda la empresa a la consecución de la ventaja competitiva".

Ansoff (1997, p. 259) plantea que "la actividad de la dirección estratégica se relaciona con el establecimiento de objetivos y metas para la organización y con el mantenimiento de una serie de relaciones entre la organización y el ambiente que:

- a) Permitan lograr sus objetivos.
- b) La congruencia con las capacidades de la organización.
- c) La sensibilidad a las demandas del entorno".

Para Garrido (2003), citado por (castro, 2010) es un sistema donde se puede anticipar en la medida en que se basa en una constante observación tanto de las fuerzas internas como de los cambios en el entorno que lo afectan, con el propósito de conseguir adelantarse a los posibles cambios en las tendencias, de tal manera que la organización pueda hacer frente con éxito a los nuevos retos.

Johnson y Scholes (2001, p. 14), citado por definen que "la dirección estratégica se ocupa de la complejidad derivada de las situaciones ambiguas y no rutinarias con implicaciones sobre la totalidad de la organización.

3.1.3 EL PROCESO

El proceso se plantea desde los autores Dess y Lumpkin (2003); y Johnson y Scholes (1997) citados por (castro, 2010); en los que se plantean tres etapas centrales: el análisis estratégico (análisis), la formulación estratégica (elección, decisión), y la implantación estratégica (acción). Una definición más acorde a las estrategias enfocadas a la administración pública sería la siguiente: La estrategia es un elemento estructurado por la combinación de cuatro elementos: una meta o fines a alcanzar; un conjunto de acciones para la obtención de resultados; los caminos (rutas) y modos en los que serán utilizados los recursos; las tácticas, las formas en que los recursos que han sido empleados son realmente usados; y los recursos como tales que están a nuestra disposición (estrategias y ventaja competitiva, s.f.). El proceso de evaluación y selección de estrategias (Anonimo, 2017).

A partir de la información obtenida en el análisis estratégico, las distintas opciones posibles son filtradas en etapas sucesivas hasta llegar a la elección de la estrategia finalmente elegida. Para que este proceso pueda realizarse adecuadamente hay que tener en cuenta:

- Definición de los criterios para efectuar la valoración de las estrategias.
- Técnicas a utilizar para efectuar la valoración de cada estrategia.
- Formas de llevar a cabo el proceso de evaluación y selección, desde el punto de vista de la responsabilidad de dicho proceso.

3.1.4 CATEGORÍAS DE CRITERIOS PARA LA EVALUACIÓN DE ESTRATEGIAS

K. J. Halten (1987) establece los criterios a partir de los cuales las organizaciones pueden juzgar los méritos de cada una de las opciones estratégicas. Los criterios que pueden ser utilizados se engloban en una de las siguientes categorías:

- Criterios de adecuación: Intenta conocer como las estrategias se adaptan a la situación identificada en el análisis estratégico. Se trata de comprobar como la estrategia aprovecha las fortalezas de la organización y las oportunidades externas y evita las debilidades internas y las amenazas del entorno. Comprueba la adecuación de las estrategias con los objetivos de la organización ya definidos.
- Criterios de factibilidad: Intenta analizar el funcionamiento de la estrategia en la práctica, tratando de conocer las posibilidades de implantación, la disponibilidad de los recursos necesarios o la adecuación del horizonte temporal de los cambios previstos. Tilles utilizaba el término consistencia para referirse a estos mismos aspectos.
- Criterios de aceptabilidad: Tratan de medir si las consecuencias de adaptar una determinada estrategia son aceptables o no.

3.1.5 TÉCNICAS PARA LA VALORACIÓN DE ESTRATEGIAS

Ansoff (1965) las técnicas para valorar las opciones que existen, para identificarlas y establecerlas en base a jerarquías con el fin de identificar la mejor estrategia. Existen cuatro formas en las que habitualmente son seleccionadas las estrategias:

1. Selección a través de los objetivos: Este modelo utiliza los objetivos de la organización cuantificados como un criterio directo por el cual las opciones son evaluadas. Los métodos de evaluación son la parte central del proceso de toma de decisiones y deben proporcionar las estrategias adecuadas en función de los méritos de cada una de ellas.

2. Referencia a una autoridad superior: Una forma común para seleccionar estrategias es traspasar la decisión a una autoridad de más alto nivel. Esta situación aparece cuando los directivos responsables de la evaluación no tienen la autoridad suficiente para tomar la decisión.
3. Implantación parcial: En ocasiones se dan situaciones en las que el resultado de la evaluación estratégica es muy incierto. Entonces parece conveniente una implantación parcial de la estrategia que inicia un proceso de "prueba y error" a partir del cual la empresa pueda ir mejorando su conocimiento sobre los resultados de la aplicación (gana experiencia y mejora su conocimiento).
4. Consultores externos: Algunas veces hay desacuerdos en torno a una estrategia entre grupos que tienen poder dentro de una organización. En estas circunstancias, no es extraño acudir a una agencia exterior, tal como una consultora, para evaluar la situación de la empresa. Este proceso de evaluación es descrito como objetivo y racional en virtud del alejamiento de la asesoría de la situación. En la práctica, los asesores son conscientes de las razones políticas de su compromiso. Su papel debe ser el de árbitros y la evaluación debe reflejar esas circunstancias.

Andrews (1971) comparara las distintas opciones estratégicas que han superado los criterios de adecuación y llegar así a una evaluación específica de cada estrategia que sirva para la comparación. El primer problema que nos encontramos es establecer una base para la comparación. Se puede establecer de dos modos:

Medidas absolutas o normas de la industria: Supone utilizar una referencia externa y objetiva para la comparación, adaptada a las características específicas del sector en el que la empresa opera.

Otras estrategias alternativas: Se utiliza la alternativa de "no hacer nada" como base para la comparación, ya que puede ayudar a descubrir los motivos de una empresa para cambiar la estrategia actual.

3.1.6 MÉTODOS DE PUNTUACIÓN

Thompson y Strickland, (1992) menciona los métodos que tratan de jerarquizar las opciones estratégicas a través de un conjunto predeterminado de factores derivados de la situación estratégica de la organización. Hay dos variantes:

- **Ranking:** Cada opción es analizada y valorada a través de un conjunto de factores clave que han sido puestos de manifiesto mediante el análisis estratégico, y que están relacionados con el entorno, los recursos o la cultura de la organización; es decir, valora el comportamiento previsto de cada estrategia según una lista de variables estratégicas relevantes, las cuales pueden seleccionarse de las listas de factores clave elegidos para el análisis del entorno o de la empresa a través del perfil estratégico.
- **Análisis de los recursos a utilizar:** Se trata de valorar las estrategias en función de qué actividades de la cadena de valor de la empresa son cruciales para su éxito y comparar este resultado con la situación actual de dichas actividades (Anonimo, 2017).

3.1.7 ÁRBOLES DE DECISIÓN

Los árboles de decisión permiten analizar las opciones estrategias a partir de un conjunto de factores clave, ordenándoles por su grado de preferencia. Los árboles van jerarquizando las opciones mediante el proceso de eliminación sucesiva de otras opciones; la mayor limitación de los árboles de decisión está en que la selección efectuada en cada ramificación puede tender a ser simplista (Mintzberg y Waters, 1985).

3.1.8 ESCENARIOS

Una vez que los escenarios han sido construidos, se intenta comparar las distintas estrategias en función de los posibles escenarios futuros que se puedan presentar. De esta forma se puede analizar: Qué estrategias podrían ser válidas en cada escenario, cuál es la mejor para cada posible escenario, qué estrategias se pueden eliminar ya que no se adaptan a ningún escenario. El método de los escenarios es particularmente válido cuando el futuro tiene gran incertidumbre y la organización necesita estar preparada para responder a un conjunto de posibles eventualidades. Este método es esencialmente cualitativo y es usado como un medio de dirigir algunos de los aspectos menos estructurados o con gran incertidumbre de la evaluación (Grant y King 1982).

3.1.9 PROCESO DE LA PLANEACIÓN ESTRATÉGICA

Para iniciar un proceso de planeación estratégica se debe tener bien en claro qué es y en qué consiste. Algunos autores la define como un proceso que se inicia con el establecimiento de metas organizacionales, define estrategias y políticas para lograr esas metas, y desarrolla planes detallados para asegurar la implantación de las estrategias y así obtener lo fines buscados. También es un proceso para decidir de antemano qué tipo de esfuerzos de planeación debe hacerse, cuándo y cómo debe realizarse, quién lo llevará a cabo, y qué se hará con los resultados. La planeación estratégica es sistemática en el sentido de que es organizada y conducida con base en una realidad entendida. Las empresas la definen como un proceso continuo, flexible e integral, que genera una capacidad de dirección. Capacidad que da a los directivos la posibilidad de definir la evolución que debe seguir su organización para aprovechar, en función de su situación interna, las oportunidades actuales y futuras del entorno. De estas definiciones se pueden obtener características comunes que permiten establecer los lineamientos para establecer la mejor planeación. Estas características son: proceso continuo, flexible e integral, de vital importancia, responsabilidad de la directiva, participativo requiere de tiempo en información, pensamiento estratégico cuantificable, entorno, administración estratégica, cultural. Un plan simplemente es la posición estratégica que una empresa tomará ante una situación específica, ya sea a corto, mediano o largo plazo (ansoff, 1965).

Hax y Majluf, (1988) Nos hablan de los 13 pasos que se expresan en el modelo anterior permiten llevar de una manera muy bien organizada la planeación estratégica de cualquier organización. Estos pasos se pueden definir de la siguiente manera:

1. Propósito básico

En esta etapa se desarrolla la definición de la organización y sus valores. La formulación de un propósito duradero es lo que distingue a una empresa de otras parecidas. Una formulación de misión identifica el alcance de las operaciones de

una empresa en los aspectos del producto y del mercado; incorpora la filosofía de las estrategias de una organización. Revela el concepto de una organización, su principal producto o servicio y las necesidades principales del cliente que la firma se propone satisfacer. En resumen, una formulación de misión clara y significativa describe los valores y prioridades de una organización.

2. Diagnósticos y escenarios

Entendimiento del entorno y medición de la capacidad de crear valor. Esto se logra por medio de un análisis organizacional de las condiciones internas para evaluar las principales fortalezas y debilidades de la empresa. Las primeras constituyen las fuerzas propulsoras de la organización y facilitan la consecución de los objetivos organizacionales, mientras que las segundas son las limitaciones y fuerzas restrictivas que dificultan o impiden el logro de tales objetivos. Una forma muy acertada de llevar a cabo este tipo de análisis es por medio de un estudio del FODA. Esta matriz hace ver las fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas que tiene o puede tener una organización en su entorno. Es de vital importancia desarrollarla para tener una mejor orientación en el momento de plasmar sus objetivos y planes de acción, para que éstos sean lo más cercanos a la realidad de la empresa.

3. Objetivos

Definición de las prioridades en relación con los grupos de interés. Establecen qué se tiene que alcanzar y cuándo los resultados deben lograrse. Existen cuatro enfoques fundamentales diferentes para plantear las metas de una organización: ascendente, descendente, una combinación entre los dos anteriores y enfoque en equipo. Los criterios que se deben tomar en cuenta para desarrollar los objetivos son:

Conveniente. Un requisito obvio para un objetivo es que su logro debe apoyar los propósitos y misiones básicos de una empresa; además, debe guiar a la misma en la dirección identificada por los propósitos y misiones básicas. Un objetivo que no

hace ninguna contribución al propósito no es productivo, y uno que se oponga al mismo es peligroso.

Mesurable a través del tiempo. Hasta donde sea posible, los objetivos deberán establecer, en términos concretos, lo que se espera que ocurra y cuándo. La planeación se facilita bastante cuando los objetivos están fijados, no como generalidades inexactas sino en términos concretos. Los objetivos pueden cuantificarse en términos como calidad, cantidad, tiempo, costos, índice, porcentaje, tasa o pasos específicos a seguirse.

Factible. Los directivos no deberían establecer objetivos poco prácticos o irreales, sino que éstos deberían ser posibles de lograr; sin embargo, no es fácil fijar objetivos prácticos, ya que numerosas consideraciones están involucradas en el proceso de su determinación.

Aceptable. Los objetivos pueden lograrse más fácilmente si son aceptables para las personas dentro de una organización. Un objetivo que no se adapta al sistema de valores de un director importante, no será aspirado asiduamente

Flexibles. Debería ser posible modificar el objetivo cuando surgen contingencias inesperadas, aunque no debería ser inestable, sino lo suficientemente firme para asegurar la dirección.

Motivador. En términos generales, los objetivos fuera de alcance de las personas no son objetivos motivadores ni son logrados fácilmente. En la mayoría de las empresas, los objetivos motivadores son aquellos que son un poco agresivos, van un poco más allá de los límites de lo posible.

Comprensible. Los objetivos deberían establecerse con palabras muy sencillas y comprensibles; sin embargo, no importando como están formulados, los directores que los fijaron deberían asegurarse de que sean comprendidos por todos aquellos involucrados en sus logros. Este punto puede aparentar no tener fundamento, pero es muy importante; un estudio sobre peligros latentes en la planeación

concluyó que los objetivos mal entendidos fueron la principal causa de quejas entre los directivos.

Obligatorio. Una vez que se haya llegado a un acuerdo respecto de los objetivos, debería existir una obligación para hacer lo necesario y razonable y así lograrlos.

Participativo. Los mejores resultados se logran cuando aquellos responsables de logros de objetivos puedan participar en el establecimiento de los mismos.

Complementarios. Existen varios aspectos en cuanto a la relación entre los objetivos (Hax y Majluf, 1988).

3.2 TEORÍA GENERAL DEL DELITO.

Elementos positivos +	elementos negativos –
Conducta Acción que se lleva a cabo	Ausencia de conducta No realizo la conducta
Tipicidad Conducta que se lleva a cabo y esta especificada en la ley (tipo penal)	Anti tipicidad. Cuando la conducta no encaja en algún tipo penal.
Antijuricidad Acción que va en contra de la ley	Causas de justificación. Pruebas de inocencia
Culpabilidad Consiste en el resultado de la acción cometida.	Causas de inculpabilidad Probar la inocencia.
Punibilidad. Castigo o pena determinada por la acción que realizo.	Excusas absolutorias. El porque es inocente.

Elaboración propia, basada en los conceptos de (WIARCO, 2013).

3.2.1 CONCEPTO DE DELITO

La palabra delito proviene del latín delicto o delictum, supino del verbo delinqui, delinquere, que significa desviarse, resbalar, abandonar. El maestro Carrara habla sobre el abandono de una ley, cometer una infracción o una falta.

Para autores como Frank (1864) afirman que el delito es una violación de un derecho fundado sobre la ley moral, para Pessina es la negación del derecho; para Romagnosies el acto de una persona libre e inteligente, perjudicial a los demás e injusto, y para Rossi (1883), consiste en la infracción de un deber exigible en daño de la sociedad o de los individuos.

Como fácilmente pueden deducirse los conceptos de delito antes mencionados, ninguno contiene la precisión suficiente para tales efectos, existe un gran número de acciones injustas, al igual que hay actos venerables, de derecho, pero no infractores de normas peales, así mismo hay acciones, evidentemente causantes de perjuicios sociales, que no establecen delitos. Para Jiménez de Asúa es toda acción (u omisión) antijurídica (típica) y culpable (sancionada con una pena) (Márquez Piñero, 1997).

Eugenio Raúl Zaffaroni, el delito es la conducta de un hombre, pero no todas las conductas son delitos y para distinguir las que son de las que no son, señala: que son las conductas prohibidas a las que se les asocia una pena como consecuencia. Por lo tanto no obra delito cuando la conducta de un hombre no se adecuó a alguno de esos dispositivos. Por lo que termina definiendo el concepto de delito como “la conducta, típica, antijurídica y culpable”. “Es todo aquello que está penado por la ley” (Manuel, 2016).

Gustavo Malo Camacho, toma como concepto de delito a la conducta típica, antijurídica y culpable y señala que éste es el concepto que sostiene una parte importante de la doctrina penal y del que se siguen a la vez, los conceptos de atipicidad, antijuricidad y culpabilidad. Para Maurach, el delito es una acción típicamente antijurídica, atribuible. Para Beling, es la acción típica antijurídica, culpable, sometida a una adecuada sanción penal y que llena las condiciones objetivas de penalidad. Max Ernesto Meyer define al delito como el acontecimiento típico, antijurídico e imputable. Para Jiménez de Asúa es un acto típicamente antijurídico culpable, sometido a condiciones objetivas de penalidad imputable a un hombre y sometido a una sanción penal (Manuel, 2016).

En el Código Penal de 1871 se establecía que: “el delito es la infracción voluntaria de una ley penal, haciendo lo que ello prohíbe o dejando de hacer lo que manda”. Esta definición acopia el contenido clásico racionalista del Código Penal que la incorporó, poniendo el acento en la violación a lo dispuesto en la ley penal, para enseguida adicionar un elemento especificador. Por otra parte el proyecto de reforma al mismo en 1912, en el artículo 4º, estableció que: “Son delitos las

infracciones previstas en el Libro Tercero de este código y las demás designadas por la ley bajo esta denominación”.

El Código Penal de 1929, señaló que el delito es la lesión a un derecho protegido legalmente por una sanción penal, lo que implicó una definición en el estilo contractualista de la ilustración, al firmarse el concepto de la lesión del derecho, que contrasta con el contenido eminentemente positivista de este ordenamiento. En 1931 se hace una reforma importante a la forma de definir el delito ya que el artículo 7 del Código Penal previene que: el delito es el acto u omisión que sancionan las leyes penales.

El concepto anterior es adicionado en 1991, con un segundo párrafo que en su importante contenido, recoge también, de manera expresa la conducta por omisión, así como también las formas en que se puede presentar la conducta.

Tal definición nos parece que recoge un contenido naturalista, que abrega en el positivismo, ya que refiere al delito como el comportamiento, por acción u omisión, que sanciona la ley penal y no como la “violación a la ley penal”, como lo hacía el Código de 1871 o la “lesión al derecho”, como lo hizo el Código Penal de 1929.

En la actualidad el Código Penal Federal en su artículo 7º, define al delito como al acto u omisión que sancionan las leyes penales.

En los delitos de resultado material también será atribuible el resultado típico producido al que omita impedirlo, si éste tenía el deber jurídico de evitarlo. En estos casos se considerará que el resultado es consecuencia de una conducta omisiva, cuando se determine que el que omita impedirlo tenía el deber de actuar para ello, derivado de una ley, de un contrato o de su propio actuar precedente.

El delito es:

I.- Instantáneo, cuando la consumación se agota en el mismo momento en que se han realizado todos sus elementos constitutivos;

II.- Permanente o continuo, cuando la consumación se prolonga en el tiempo, y

III.- Continuado, cuando con unidad de propósito delictivo, pluralidad de conductas y unidad de sujeto pasivo, se viola el mismo precepto legal.

3.2.2 SUJETO DEL DELITO

Son las personas cuyos intereses (uno ilegítimo que arremete al otro) colisionan en acción delictiva. Pueden ser indeterminados, cuando la ley no requiere una característica específica, o determinados, cuando se requiere de una calidad especial para poder cometer el delito.

- ❖ Sujeto activo: lo puede ser solo una persona física, pues una acción que contribuye un delito tiene una naturaleza tal, que no puede ser realizada por un ente colectivo, aunque se ha establecido la posibilidad de aplicar consecuencia jurídica a estos, en casos determinados.
- ❖ Sujeto pasivo: lo es todo titular de un interés que se ve perjudicado con el delito, pudiendo ser una persona individual o colectiva, y no pueden serlo ni los muertos ni los animales, por no ser titulares de ningún interés.
- ❖ Objetos del delito: es la persona, cosa o interés penalmente protegido.
- ❖ Objeto material: es la persona o cosa sobre la que materialmente recaen los resultados de la acción delictiva, puede ser el propio sujeto pasivo, y las cosas animadas o inanimadas que se afectan con la acción del sujeto activo.
- ❖ Objeto jurídico: es la norma, el derecho violado o el bien o interés jurídicamente protegido, objeto de la acción delictiva (REQUENA, 2005).

3.2.3 ANTIJURICIDAD E ILICITUD

Por lo general se señala como antijurídico a lo que es contrario al derecho, lo contrario a la norma, es decir, lo contrario a la ley, sino en el sentido de oposición a las normas de cultura reconocidas por el Estado.

La definición de Fernando Castellanos (1975) que la antijuridicidad radica en la violación del valor o bien protegido, a que se contrae el tipo penal respectivo. Para llegar a la conclusión de que una conducta es antijurídica, se requiere necesariamente un juicio de valor, es decir, clarificar la estimación entre esa conducta y la escala de valores del Estado (Márquez Piñero, 1997).

3.2.4 TIPICIDAD

Principio en virtud del cual constituyen infracción penal sólo los hechos típicos, es decir, aquellos hechos descritos por el legislador penal como supuestos de hecho antijurídicos con su correspondiente sanción penal. La tipicidad según Olga Islas (1991) “la correspondencia unívoca uno a uno entre los elementos del tipo legal y los contenidos del delito” (Márquez Piñero, 1997).

Es uno de los elementos jurídicos fundamentales del delito. Consiste en la cualidad que han de tener las conductas, presumiblemente delictivas, de encajar en la descripción que de ellas se hace, como figuras delictivas o delitos, en las leyes penales. Estas, de conformidad con el principio de la legalidad penal, deben configurar o tipificar los hechos criminosos que son penados por la ley. De esta manera, puede decirse que la tipicidad es la adecuación de un hecho o conducta con la descripción que del mismo se hace, por su carácter delictivo, en la ley penal. Téngase en cuenta que la tipificación penal o tipificación criminal no es una cuestión simplemente formal; el tipo legal criminoso o delito es descrito no sólo como una acción u omisión, sino que también se describe el entorno ambiental o situacional que coadyuva en la determinación de los parámetros criminosos del hecho tipificado penalmente.

En definitiva, la conducta antisocial que constituye el delito es una infracción penal o violación de la ley en un doble sentido: en cuanto es antijurídica o contraria al ordenamiento jurídico, y en cuanto es antinormativa o infractora de un precepto legal concreto que tipifica la conducta como delito (Márquez Piñero, 1997).

3.2.5 IMPUTABILIDAD Y CULPABILIDAD

La imputabilidad, que es una capacidad de conocimiento, y como una capacidad de motivación, en otras palabras, una capacidad de comprender los alcances de una conducta concretadora de los elementos objetivos valorativos del particular tipo penal, es decir, el conocimiento de la específica ilicitud de la conducta.

Jiménez de Asúa se pronuncia en el sentido de considerar la imputabilidad como un requisito del delito, con la finalidad de poder ilustrar mejor, la base de la culpabilidad. La imputabilidad afirma la existencia de una relación de causalidad psíquica entre el delito y la persona; la responsabilidad resulta de la imputabilidad puesto que es responsable quien tiene capacidad para sufrir las consecuencias del delito; y la culpabilidad es un elemento característico de la infracción y de consecuencias del acto, que le es imputable, más que a condición de declararle culpable de él.

Carranca y Trujillo, nos hablan de que será imputable todo aquel que pasea, al tiempo de acción, las condiciones psíquicas exigidas por la ley, para poder desarrollar su conducta socialmente todo aquel que sea apto e idóneo jurídicamente para observar una conducta que responda a las exigencias de la vida en sociedad humana.

Fernando Castellanos siguiendo a Max Ernesto Mayer que la imputabilidad es la posibilidad, condicionada por la salud mental y por el desarrollo del autor, para obrar según el justo conocimiento del deber existente; y citando a Franz von Liszt, es la capacidad de obrar en derecho penal, o sea, la capacidad para realizar actos referidos al derecho penal que traigan consigo las consecuencias penales de la infracción. Para Castellanos, es la capacidad de entender y de querer en el campo del derecho penal. Al igual que lo define Jerónimo Montes, es el conjunto de condiciones necesarias para que el hecho punible pueda y deba ser atribuido a quien voluntariamente lo ejecuto, como a su causa eficiente y libre (Márquez Piñero, 1997).

Celestino Porte Petit (1954) define la culpabilidad como el nexo intelectual que liga al sujeto con el resultado del acto. Jiménez dice que es el conjunto de presupuestos que fundamenta la reprochabilidad personal de la conducta antijurídica. También definen a la culpabilidad como el desprecio del sujeto por el orden jurídico y por los mandatos y prohibiciones que tienden a constituirlo y conservarlo (Márquez Piñero, 1997).

3.2.6 PUNIBILIDAD

Francisco Pavón Vasconcelos da el siguiente concepto de la punibilidad: la amenaza de pena que el estado asocia a la violación de los deberes consignados en las normas jurídicas, dictadas para garantizar la permanencia del orden social.

3.2.7 EL DOLO

El Dolo ha sido definido por numerosos e importantes autores. Entre los que destacan como los principales Grisanti, Carrara, Manzini y Jiménez de Asúa quienes han emitido un concepto completo de lo que se entiende por el Dolo. Etimológicamente el dolo deriva del griego y significa engaño, originalmente dolo significa artificio o fraude. Según Hernando Grisanti el Dolo es la voluntad consciente, encaminada u orientada a la perpetración de un acto que la ley prevé como delito. Según Francisco Carrara el dolo es la intención más o menos perfecta de hacer un acto que se sabe contrario a la ley. Manzini define al dolo como la voluntad consciente y no coaccionada de ejecutar u omitir un hecho lesivo o peligroso para un interés legítimo de otro, del cual no se tiene la facultad de disposición conociendo o no que tal hecho esta reprimido por la ley (Márquez Piñero, 1997).

Jiménez de Asúa dice que el dolo es la producción del resultado típicamente antijurídico con la conciencia de que se está quebrantando el deber, con conocimiento de las circunstancias de hecho y del curso esencial de la relación de causalidad existente entre las manifestaciones humanas y el cambio

en el mundo exterior, con la voluntad de realizar la acción u con representación del resultado que se requiere.

La voluntad criminal constituida por la conciencia de querer y por la conciencia de obrar traducidas en una conducta externa es el dolo que en el Derecho Romano Justiniano se denominada "dolos", "dolos malus", "propositum". Significaba la intención encaminada al delito conciencia del hecho criminoso que se iba a cometer. En el Derecho canónico el dolo expreso con las palabras "dolos", "voluntas", "sciens", "malitia" por eso el dolo equivalió a la malicia, astucia. En fin el dolo consiste en la voluntad de cometer un acto sabiendo que es punible, es una posición de voluntad distinta de la actuación voluntaria, que es la acción (WIARCO, 2013).

La evolución del concepto de Dolo surgió primero la Teoría de la voluntad, y así el dolo se definió tomando en cuenta solo el resultado previsto y querido por el autor del delito. Después, se encontró que este único criterio no era aplicable a la construcción técnico- jurídica del dolo eventual; surgió entonces una tesis más avanzada: "La teoría de representación" propugnada por Von Liszt que sostenía que el dolo es el conocimiento que acompaña a la manifestación de voluntad, de todas las circunstancias que concurren al acto previsto por la ley penal. Posteriormente surgió la "Teoría de la Voluntariedad" sostenida por Francisco Carrara; según esta teoría el dolo es la intención o voluntad más o menos perfecta de ejecutar un acto que se conoce contrario a la ley (Márquez Piñero, 1997).

3.2.8 LA CULPA

Cuello Calón, nos dice que existe culpa cuando, obrando sin intención y sin la diligencia debida, se causa un resultado dañoso, previsible y penado por la ley.

Franz von Liszt, entiende que la culpa es, formalmente, la no previsión del resultado previsible en el momento que tuvo lugar la manifestación de voluntad, es decir, el acto culposo es la causación voluntaria o el no impedimento de un resultado no previsto, pero previsible.

CAPÍTULO 4 CONTRABANDO.

4.1 DEFINICIÓN Y MARCO LEGAL DEL CONTRABANDO.

La definición más exacta para describir el delito de contrabando es la siguiente: “Es el acto u omisión de información o pago de contribuciones realizado por una persona para evitar el control adecuado, por parte de las autoridades aduaneras en la introducción de mercancías al territorio nacional (Macedo Romero, Santiago Moreno, & Saraiba Martinez).”

El contrabando se encuentra regulado por dos textos legales que son:

1. Ley aduanera: en su título VIII, “infracciones y sanciones”.
2. Código fiscal de la federación: en su título IV, “delito especial”.

Los preceptos del Código Fiscal de la Federación que regulan al contrabando como delito, son: artículos 92 al 107 del mismo. De estos los artículos 102 y 105 se ocupan de forma directa de esta materia: 102 tipifica el delito de contrabando y el artículo 105 tipifica el delito de contrabando equiparable. Mientras que la ley aduanera solo se encarga de regular las faltas administrativas. La ley aduanera en vigor, establece en su artículo 107 los casos en que se comete delito de contrabando y en los artículos 178 y 179 las sanciones que se aplican (Macedo Romero, Santiago Moreno, & Saraiba Martinez).

Según el Código Fiscal de la Federación (2018) Artículo 102.- Comete el delito de contrabando quien introduzca al país o extraiga de él mercancías:

- I. Omitiendo el pago total o parcial de las contribuciones o cuotas compensatorias que deban cubrirse.
- II. Sin permiso de autoridad competente, cuando sea necesario este requisito.
- III. De importación o exportación prohibida.

De acuerdo a la Ley aduanera (2018).

I. Omitiendo el pago total o parcial de los impuestos al comercio exterior y, en su caso, de las cuotas compensatorias, que deban cubrirse.

II. Sin permiso de las autoridades competentes o sin la firma electrónica en el pedimento que demuestre el descargo total o parcial del permiso antes de realizar los trámites del despacho aduanero o sin cumplir cualesquiera otras regulaciones o restricciones no arancelarias emitidas conforme a la Ley de Comercio Exterior, por razones de seguridad nacional, salud pública, preservación de la flora o fauna, del medio ambiente, de sanidad fitopecuaria o los relativos a Normas Oficiales Mexicanas excepto tratándose de las Normas Oficiales Mexicanas de información comercial, compromisos internacionales, requerimientos de orden público o cualquiera otra regulación.

III. Cuando su importación o exportación esté prohibida o cuando las maquiladoras y empresas con programa autorizado por la Secretaría de Economía realicen importaciones temporales de conformidad con el artículo 108 de esta Ley, de mercancías que no se encuentren amparadas por su programa.

IV. Cuando se ejecuten actos idóneos inequívocamente dirigidos a realizar las operaciones a que se refieren las fracciones anteriores, si éstos no se consuman por causas ajenas a la voluntad del agente.

V. Cuando se internen mercancías extranjeras procedentes de la franja o región fronteriza al resto del territorio nacional en cualquiera de los casos anteriores.

VI. Cuando se extraigan o se pretendan extraer mercancías de recintos fiscales o fiscalizados sin que hayan sido entregadas legalmente por la autoridad o por las personas autorizadas para ello.

VII. Cuando en la importación, exportación o retorno de mercancías el resultado del mecanismo de selección automatizado hubiera determinado reconocimiento aduanero y no se pueda llevar a cabo éste, por no encontrarse las mercancías en el lugar señalado para tal efecto, así como en las demás operaciones de despacho

aduanero en que se requiera activar el citado mecanismo y presentar las mercancías a reconocimiento.

VIII. Cuando las mercancías extranjeras en tránsito internacional se desvíen de las rutas fiscales o sean transportadas en medios distintos a los autorizados tratándose de tránsito interno.

IX. Cuando se introduzcan o se extraigan mercancías del territorio nacional por aduana no autorizada.

X. Cuando no se acredite con la documentación aduanal correspondiente la legal estancia o tenencia de las mercancías en el país o que se sometieron a los trámites previstos en esta Ley, para su introducción al territorio nacional o para su salida del mismo. Se considera que se encuentran dentro de este supuesto, las mercancías que se presenten ante el mecanismo de selección automatizado sin pedimento, cuando éste sea exigible, o con un pedimento que no corresponda.

XI. Cuando el nombre, denominación o razón social o domicilio del proveedor en el extranjero o domicilio fiscal del importador, señalado en el pedimento, o bien, en la transmisión electrónica o en el aviso consolidado a que se refiere el artículo 37-A, fracción I de la presente Ley, considerando en su caso el acuse de referencia declarado, sean falsos o inexistentes; o cuando en el domicilio señalado no se pueda localizar al proveedor o importador.

4.1.1 TIPOS DE CONTRABANDO.

Existen diferentes tipos de contrabando, que los podemos englobar de la siguiente manera (Macedo Romero, Santiago Moreno, & Saraiba Martinez):

Contrabando documentado o técnico. Es el que ingresa aparentando que es mercancía legal por puertos y fronteras, es el que reporta mayores ingresos.

Contrabando sin documentación. Es el que ingresa de manera que se les paga en efectivo a los oficiales, agentes, y a todas las personas que trabajen en la aduana de manera clandestina, es decir, con la autorización de nuestras autoridades.

Contrabando bronco. Es cuando se introducen mercancía ilegal, por lugares no autorizados para esta actividad.

Contrabando de mercancías prohibidas. Es todo aquella mercancía prohibida por el gobierno al momento de introducirla.

4.2 SITUACIÓN ACTUAL DEL CONTRABANDO EN MÉXICO.

Durante la guerra de Felipe Calderón en contra del crimen organizado y las acciones emprendidas por la administración de Enrique Peña Nieto en materia de seguridad, una cosa si ha quedado clara: los cárteles de la droga siguen adquiriendo armamento de alto poder y continúan moviendo cuantiosos cargamentos de droga. Lo grave es que todo este cambio se realiza a través de las 49 aduanas del país, en una abierta complicidad entre altos funcionarios del Servicio de Administración Tributaria y el crimen organizado. Entre algunas son el contrabando de textiles, ropa, juguetes chinos, armas, drogas, cigarros... cuya introducción ilegal al país se paga a funcionarios en efectivo, para después ser trasladados en fletes privados en su mayoría hasta la ciudad de México, para ser comercializados en Tepito (Bernecker, 2005).

Y detrás de las mercancías el administrador de la aduana envía por carretera los maletines de dinero para involucrar a toda una red cómplice, es la mafia oficial, los que se paga es una gran suma de dinero que se promedia en los 35 mil dólares por cruce. Cuando las sumas alcanzan varios millones de pesos el dinero es trasladado a la ciudad de México, donde empieza el principal reparto y éste llega hasta la cúspide, pues las operaciones, en su mayoría ilegales, deben llevar el visto bueno del Administrador General de Aduanas, Ricardo Treviño Chapa y de Gerardo Alberto Suárez Hasbash, titular de la Administración Central de Operación Aduanera.

De acuerdo con los informes de inteligencia consultados, en su gran mayoría de los administradores de las aduanas del país ya tienen acuerdos establecidos con la mafia del contrabando del narcotráfico y del tráfico de armamento. Al igual que también se identificaron diversos despachos privados que cobran por dar asesoría al crimen organizado, lo cual en el despacho les indican qué aduana utilizar, qué ruta marítima tomar, donde descargar la mercancía. Todo este procedimiento se facilita gracias a que la red mafiosa opera en tierra la corrupción para que las mercancías ilícitas ingresen al país sin problemas. Cuando esta por entrar armas o textiles ilegalmente por una aduana ya todo está preparado. Los pagos en

efectivo se han realizado y de esa forma se garantiza el ingreso de las mercancías. Les indican la ruta y por qué aduana pasar. Todo está arreglado previamente (Ferguson, 2010).

En el momento que la mercancía pasa por la aduana se le brinda un trato preferencial, es decir, subvaluación de la mercancía, los permisos de importación falsos, y en dado caso el previo pago a todo el sistema, todo esto ocurre todo los días. Incluso existen administradores de aduanas que pueden estar en Mexicali y al mismo tiempo controlan otra aduana de Reynosa. Es toda una red mafiosa que está al servicio del crimen organizado y que es tolerada al más alto nivel del gobierno federal. Cada una de las adunas ha tomado fama por facilitar el cruce de cierto tipo de mercancía ilícita, del cual es del conocimiento de los mafiosos. Por ejemplo, por la aduana de Reynosa el cruce de un contrabando de ropa cuesta entre 32 y 35 mil dólares colocada hasta su destino, pero si solo quiere que la mercancía cruce el costo es de entre 17 mil y 22 mil dólares (Ravelo, 2017).

La mayor parte de la piratería que existe en el país ingresa por la aduana de Ciudad Hidalgo, Chiapas; también por la de Subteniente López, en Quintana Roo. Y toda esta mercancía ilegal se vende en Tepito. Dichas aduanas están consideradas como las más abandonadas de todo el sistema, pues carecen de infraestructura y de vigilancia adecuada. Por las aduanas del norte del país, principalmente por el cruce conocido como “El Chaparral”, se introducen armas que provienen de Estados Unidos. También cruzan los llamados carros “chocolates” y ropa de contrabando. Por la aduana de Mexicali, donde despacha como administrador Lucio Eliseo González el cruce de las pacas de ropa es muy recurrente y a los contrabandistas se les permite la subvaluación. Por otorgar esa “facilidad” el cobro en efectivo y por debajo de la mesa es de 32 mil dólares (Expansion, 2017).

A través de las aduanas de Manzanillo, Lázaro Cárdenas y Veracruz cruza mercancía subvaluada como cigarrillos, productos chinos de todo tipo, electrónicos y textiles. En estas aduanas, por cruzar ilegalmente un contenedor de 40 pies que ingresa con clave A1 (Importación Definitiva) cargado con gabardinas o mezclilla

tiene un costo de entre 340 mil y hasta 450 mil pesos. En forma legal, el importador tendría que pagar un costo de entre 800 y un millón de pesos. En realidad en estas aduanas cambian la fracción arancelaria y con la unidad de medida de la tarifa. También existen las llamadas operaciones virtuales. Las operaciones son de la siguiente manera: la mercancía ingresa con la clave T3 (Tráfico Interno) y puede pasar por la aduana de Pantaco, en la ciudad de México y luego se introduce a puntos de comercialización. Otra forma es la importación con retorno, pero después de un tiempo la mercancía ya no regresa a su lugar de origen (Bernecker, 2005).

Al igual que por la aduana de Monterrey, Lázaro Cárdenas y Manzanillo cruzan productos químicos se introduce precursores químicos como efedrina, la sustancia para producir medicamentos antigripales que también es utilizada para elaborar drogas sintéticas. Por la aduana de San Emeterio, en Sonora, el cruce más frecuente es de armas, droga y dinero. Lo mismo en Michoacán y Colima, por Veracruz entran productos de La India como textiles. Toda esta entrada de mercancías pasa ya que el ex director del Servicio de Administración Tributaria, Aristóteles Núñez, desmanteló muchos sistemas de vigilancia de las aduanas, como las cámaras. Las 49 aduanas están equipadas con rayos X, Gamma, Rapiskán, bonomios y cámaras de video vigilancia. El problema, es el factor humano y la corrupción.

El propio Administrador General de Aduanas, Ricardo Treviño, reconoció desde el 2016 que aumentaron las alertas por decomisos de armas hasta en un 227 por ciento. Las aduanas ahora operan con nuevos controles, a través de equipos operador con software para detectar mayores riesgos. Relación a esto, dijo, que de enero a abril del 2016 se decomisaron 85 mil 294 kilogramos de drogas, casi cuatro veces más que en mismo periodo del 2015, además de que se aseguraron 35 mil 951 piezas de cartuchos, armas largas y cortas y se embargaron 2.7 millones de dólares en efectivo. Y dijo que las drogas más socorridas para mover dinero y droga por parte del crimen organizado son Manzanillo, Veracruz y Nuevo Laredo (Ravelo, 2017).

4.3 MÉTODOS DE INVESTIGACIÓN

Se refiere al medio utilizado para llegar a un fin. Es el procedimiento riguroso, formulado de una manera lógica, que el investigador debe seguir en la adquisición del conocimiento (Bunge, "La Investigación Científica", 2004). A continuación se mencionaran diferentes métodos de investigación con el fin de elegir los adecuados para el estudio de contrabando en la aduana de Manzanillo.

Método Deductivo Proceso de conocimiento que se inicia con la observación de fenómenos generales con el propósito de señalar las verdades particulares contenidas explícitamente en la situación general.

Método de Observación Proceso de conocimiento por el cual se perciben deliberadamente ciertos rasgos existentes en el objeto de conocimiento.

Método Inductivo Proceso de conocimiento que se inicia por la observación de fenómenos particulares con el propósito de llegar a conclusión y premisas generales que pueden ser aplicadas a situaciones similares a la observación.

Método de Análisis Proceso de conocimiento que se inicia por la identificación de cada una de las partes que caracterizan una realidad. De esa manera se establece la relación causa-efecto entre los elementos que compone el objeto de investigación.

Método de Síntesis Proceso de conocimiento que procede de lo simple a lo complejo, de la causa a los efectos, de la parte al todo, de los principios a las consecuencias.

Método Comparativo El método comparativo es un procedimiento de búsqueda sistemática de similitudes léxicas y fonéticas en las lenguas con el objeto de estudiar su parentesco y finalmente reconstruir la proto lengua que dio lugar a las dos o más lenguas comparadas en el procedimiento. El método comparativo es una parte fundamental de las técnicas de la lingüística histórica.

Método Dialéctico La característica esencial del método dialéctico es que considera los fenómenos históricos y sociales en continuo movimiento.

Los métodos que se utilizarán será el Método inductivo, ya que este método establece que uno de los fines de la investigación es la observación de las técnicas utilizadas, en la aduana para disminuir el contrabando con el propósito de llegar a una conclusión con el fin de que se apliquen las propuestas. Al igual que el método de análisis, nos ayudará para identificar cada técnica en la teoría y en la realidad, estableciendo causa-efecto en el contrabando.

4.4 TÉCNICAS DE LA INVESTIGACIÓN

La técnica es indispensable en el proceso de la investigación científica, ya que integra la estructura por medio de la cual se organiza la investigación, La técnica pretende los siguientes objetivos:

- Ordenar las etapas de la investigación.
- Aportar instrumentos para manejar la información.
- Llevar un control de los datos.
- Orientar la obtención de conocimientos.

En cuanto a las técnicas de investigación, se estudiarán dos formas generales: técnica documental y técnica de campo.

La técnica documental permite la recopilación de información para enunciar las teorías que sustentan el estudio de los fenómenos y procesos. Incluye el uso de instrumentos definidos según la fuente documental a que hacen referencia de.

La técnica de campo permite la observación en contacto directo con el objeto de estudio, y el acopio de testimonios que permitan confrontar la teoría con la práctica en la búsqueda de la verdad objetiva (Bunge, "La Investigación Científica", 2004).

4.5 HERRAMIENTAS DE LA INVESTIGACIÓN

Las herramientas principales para esta investigación serán las siguientes:

Documentos históricos y estadísticos se refieren a la información que se encuentra dentro de archivos oficiales y que pueden ser de utilidad para trabajos de carácter histórico. Por su parte, los documentos estadísticos se refieren a los censos que se realizan a las distintas instituciones, poblaciones e individuos que son parte de una sociedad. Dicha información muestra cómo se estuvo comportando el contrabando para un mejor estudio.

Buscar, es decir, información sobre las aduanas y hacer comparaciones al igual de buscar las medidas idóneas para detener el contrabando.

Evaluar la información obtenida, e identificar la información correcta.

Ordenar toda aquella información obtenida (Hernández, 2010).

4.6 TABLA COMPARATIVA

Se contabilizara esta tabla con un 1 si lo tiene el puerto de manzanillo y con un 0 si no lo tiene para poder identificar si es vulnerable al contrabando o no lo es.

Aspecto	Alcance estándar	Calificación
Infraestructura		
Servicios a los usuarios de carga	La infraestructura es diseñada para atender no solo el control sino también los servicios que requieren los usuarios de carga incluyendo servicios básicos: baños, casa de cambio, teléfono e internet	1
Servicios a los transportadores	La infraestructura es diseñada para atender no solo el control sino también los servicios que requieren los transportadores incluyendo servicios básicos: baños, casa de cambio, teléfono e internet	1
Vías internas suficientes y bien canalizadas para todos los usuarios	Las vías internas del paso de frontera están bien diseñadas, con flujos laminares para cada tipo de vehículo, presentan corredores peatonales seguros y están bien señalizadas	1
Estacionamientos suficientes y adecuados	Los estacionamientos dentro del paso de frontera son suficientes para atender la demanda, están en bien diseñados y en buen estado	0
Infraestructura suficiente y en buen estado	Las edificaciones del centro de control son suficientes para albergar a todos los organismos de control y están en buen estado de conservación. Recintos diseñados y equipados para el control y la integración física (dársenas especializadas, laboratorios, etc.). En el recinto hay todos los servicios requeridos para el trámite completo: bancos y organismos que intervienen en el control	1

Aspecto	Alcance estándar	Calificación
Infraestructura		
Cuenta con cerramiento exterior y control de acceso	El recinto del paso de frontera está cerrado evitando el ingreso de personas ajenas al control en las instalaciones	1
Aspectos informáticos y equipos		
Sistemas informáticos integrados (nacional)	Los sistemas de información de los organismos de control están integrados en cada país	1
Sistemas informáticos integrados (binacional)	Los sistemas de información de los organismos de control de ambos países están integrados para facilitar el trámite a los usuarios	0
Equipos de control adecuados	Cuenta con equipos de control adecuados con el perfil de riesgo y el tipo de usuarios (básculas, arco de fumigación, incineradoras, escáner)	1
Aspectos operativos y administrativos		
Administración única del centro y con control de gestión	Hay una administración del centro de frontera debidamente facultada para coordinar todos los aspectos del paso de frontera y tiene un sistema de control de gestión	1
Control nacional integrado	Los controles son coordinados entre las agencias de control de cada país	1
Control binacional integrado	Los controles son coordinados de manera binacional	1

Aspecto	Alcance estándar	Calificación
Servicios ofrecidos		
Control: migratorio, aduanero, fitosanitario, de transporte y otros requeridos	En el paso de frontera se ofrecen todos los controles y trámites requeridos	1
Atención sanitaria acorde con normatividad internacional	Se tienen instalaciones y procesos de atención sanitaria acorde con la normativa internacional	1
Servicios de información sobre los trámites	Existen folletos, información a través de internet, teléfono, y otros medios para que conozcan los pasos y documentos requeridos para los trámites	1
Trafico de influencias	Existen personas corruptas trabajando en la aduana	1
Aspectos socio ambientales		
El paso de frontera y su entorno. Existe coordinación de las actividades del paso de frontera con las autoridades y demás actores locales	Las actividades que se desarrollan en el paso de frontera se coordinan con los organismos públicos y privados de la zona de influencia. Las actividades de la zona de influencia no interfieren con el funcionamiento del paso de frontera.	1
Las actividades del paso de frontera y el tránsito internacional, no	El flujo de los vehículos de transporte internacional, y en general las actividades relacionadas con el paso de frontera, no generan conflicto con los usos del suelo aledaños, ni genera inseguridad vial, ni congestiones.	0

**generan conflicto
en la población.**

Producción contaminación	de	Cuenta con una disposición de aguas residuales, no genera estacionamiento e invasión del espacio público y tiene una adecuada disposición de residuos sólidos.	0
-------------------------------------	-----------	--	----------

4.7 CUESTIONARIO #1

En seguida se mostrara un cuestionario realizado a Vicent Feng donde nos habla sobre las medidas de seguridad que utilizan en China.

Objetivo: conocer el mecanismo el cual reduce o erradica el contrabando e China, para evaluarlo y dada la ocasión tomarlo de ejemplo en México.

1- ¿Cuáles son los mecanismos para prevenir el contrabando?

China ha mejorado los esfuerzos para intentar detener el tráfico, algunos programas son:

- Plan Nacional de Acción I implementado (2008-2012).
- Plan de acción nacional II actualmente en ejecución (2013-2020).
- Grupo de trabajo coordinado de la Iniciativa Ministerial contra la Trata de Mekong (COMMIT) (2005), con ONU-ACT como secretaria.
- Vigilancia de zonas activas realizadas en zonas de alto riesgo y operaciones fronterizas conjuntas con contrapartes encargadas de hacer cumplir la ley en Viet Nam y Myanmar.
- La Federación de Mujeres de China (ACWF, por sus siglas en inglés) ha iniciado varios proyectos para prevenir el tráfico de personas migrantes en varias provincias de origen y destino.
- Se ha establecido una guía operativa para la policía contra la trata de personas, que actualmente está siendo utilizada por los oficiales de policía.
- Se ha establecido un equipo de intérpretes para los idiomas de la Subregión del Gran Mekong (GMS) para apoyar las investigaciones de casos transfronterizos.
- Se ha establecido un equipo de intérpretes para los idiomas de la Subregión del Gran Mekong (GMS) para apoyar las investigaciones de casos transfronterizos.
- Diversas políticas conjuntas de enjuiciamiento, prevención y protección de víctimas emitidas por:
 - Ministro de Seguridad Pública.
 - Toda la Federación de Mujeres de China.
 - Ministerio de Asuntos Civiles.
 - Corte Suprema del Pueblo.

- El mecanismo de reuniones conjuntas interministeriales (IMJMM) celebra reuniones anuales y temáticas, así como el intercambio de información sobre una base mensual.
- Los refugios brindan atención provisional a las víctimas de la trata con gerentes y personal en la mayoría de las provincias que han recibido capacitación (Ministerio de Asuntos Civiles).
- Se ha desarrollado y distribuido una guía operativa para ayudar a las víctimas de la trata a todos los albergues.
- Se han difundido campañas contra el tráfico a través de la televisión, medios impresos y plataformas en línea.
- Se han producido y difundido numerosos documentales y animaciones para crear conciencia entre el público en general.

2- ¿Cuentan con el suficiente personal?

Sí, China tiene suficientes personas a cargo de estos programas para prevenir el tráfico.

3- ¿Es el personal importante para la reducción o erradicación del contrabando, como elijen el personal?

Por supuesto, deben pasar por este proceso de selección en el que deben ser evaluados en todos los aspectos, incluido un examen de confianza, porque hablar de tráfico y contrabando es un gran problema que puede afectar a un país no solo en los aspectos económicos, sino también en su calidad de vida.

4- ¿Tienen algún sistema o aparato tecnológico para detectar en contrabando, si es así, que es?

Todos los límites están equipados con detectores de rayos X que permiten verificar todas las cosas que pasan, estos están a cargo del escaneo de mercaderías, transporte e incluso personas.

5- ¿Sabe si planean implementar más estrategias, cuáles son?

Como mencioné antes, hay algunos programas que actualmente están en uso en China y que se diseñaron con las Naciones Unidas.

6- ¿Cuál es el procedimiento que se realiza después de detectarlo?

Después de que detectan algo que no está de acuerdo con lo permitido por la ley, la mercancía se toma para ser destruida.

4.8 CUESTIONARIO #2

El siguiente cuestionario fue realizado al Agente del Ministerio Público de la Federación titular de la agencia Primera Investigadora de Morelia.

1. ¿Qué es el delito del contrabando?

El delito es quien introduzca al país o extraiga de él mercancía que:

- a) Omitan el pago total o parcial de las contribuciones o cuotas que debe cubrirse.
- b) Sin permiso de la autoridad cuando sea competente.
- c) Que su importación o exportación sea prohibida.

2. ¿Cuáles son las penas que existen para el delito de contrabando?

La penalidad es de 3 meses a 9 años de prisión, dependiendo de la modalidad, a lo cual deberá de sumársele la reparación del daño.

3. ¿En qué momento se determina que es un delito?

Es un delito al momento en que se infringe la ley.

4. ¿En la aduana de Manzanillo que tan alto es el índice del delito de contrabando?

En la aduana como institución no existe un registro sobre este tipo ya que todo lo relacionado con delitos los conoce la fiscalía especializada en delitos financieros y fiscales con sede en la Ciudad De México en la SIEDO. Además de que manera hipotética existirá un registro de esa naturaleza ninguna aduana API daría a conocer esa información.

5. ¿Cuáles son las medidas de prevención para el delito de contrabando?

Las aduanas son el primer filtro en todo el territorio nacional para prevenir dicho delito, seguido por la policía federal quienes actúan e ejercicio de sus funciones y con motivo de ellas. Sin embargo constantemente se hacen programas coordinados con los 3 niveles de gobierno para prevenir delitos de contrabando, así como campañas en los medios de comunicación.

PROPUESTAS PARA LA SOLUCION DEL CONTRABANDO

El contrabando en nuestro país cada vez se vuelve más común, ya que nuestro sistema no es lo suficientemente riguroso para erradicar este mal, que ha venido afectando a nuestro país por años.

Las autoridades y el gobierno de nuestro país, en los últimos tiempos se han enfocado a la realización de operativos, que no han resuelto ni el contrabando ni la delincuencia. Las propuestas descritas a continuación son una serie de ideas que se representan con la idea de dar solución para combatir la práctica de contrabando

1. Realizar operativos de revisión fiscal-aduanal para detectar mercancía introducida de contrabando en puertos, fronteras y aduanas.
2. Identificar a las personas que venden mercancía ilegal y que no tenga modo de comprobar su legal estancia y posesión en ese momento, aplicarles un porcentaje sobre ese valor de la mercancía como multa, decomisar dicha mercancía y sujetarlo a un proceso penal por el delito que resulte.
3. Evitar que los productos lleguen hasta las ciudades, incrementando mayor vigilancia en la aduana.
4. Implementar nuevos mecanismos que ayuden a facilitar los trámites de importación de mercancías de manera legal.
5. Realizar operativos con cierta calendarización y con objetivos específicos dependiendo de las fechas en que estos se realicen para verificar la legal estancia de la mercancía, e incautar lo que encuentre de contrabando.
6. Aumentar la seguridad en las áreas más propensas a la corrupción entre ellas se destaca, el área legal, plataforma, rayos gama, y los verificadores.

BIBLIOGRAFÍA

Aduanas, A. G. (2006). Recuperado el 19 de 04 de 2018, de http://www.ramac.org.mx/descargas/presentaciones_pdf/ramac%20120906.pdf

Anonimo. (2017). *evaluacion y seleccion de estrategias*. Recuperado el 09 de 11 de 2017, de http://cursos.clavijero.edu.mx/cursos/117_deh/modulo3/contenido/tema3.4.html?opc=3

Bernecker, W. L. (25 de 06 de 2005). "*La principal industria del país*": *contrabando en el México decimonónico*. Recuperado el 15 de 04 de 18, de http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-22532005000200006

Bunge, M. (2004). "*La Investigación Científica*". Siglo Veintiuno.

Bunge, M. (2017). *La ciencia. Su método y su filosofía*. Recuperado el 2017, de El metodo científico y sus pasos: <http://biblio.juridicas.unam.mx/libros/4/1932/6.pdf>

castro, A. (2010). *Revista científica Pensamiento y Gestión, No 28*. Recuperado el 2017, de <http://rcientificas.uninorte.edu.co/index.php/pensamiento/article/view/1020/4967>

CODIGO FISCAL DE LA DEFERACION. (s.f.). Recuperado el 2017, de https://www.oas.org/juridico/spanish/mesicic3_mex_anexo6.pdf

CODIGO FISCAL DE LA FEDERACION 2018. (17 de FEBRERO de 2018). Obtenido de <http://www.ordenjuridico.gob.mx/Documentos/Federal/pdf/wo56.pdf>

estrategias y ventaja competitiva. (s.f.). Recuperado el 2017, de http://cursos.clavijero.edu.mx/cursos/117_deh/modulo3/contenido/tema3.3.html?opc=2

Expansion. (2017). *Expansion* . Recuperado el 2017, de <http://expansion.mx/actualidad/contrabando-en-las-aduanas-mexicanas/operativos-contra-el-contrabando>

Ferguson, I. (14 de 04 de 2010). *Expansión*. Recuperado el 11 de 11 de 2017, de https://expansion.mx/negocios/2010/04/13/contrabando-robo-valor-mexico?internal_source=PLAYLIST

Hernández, R. F. (2010). *Metodología de la investigación*. México D.F: McGraw-Hill Interamericana.

LEY ADUANERA . (s.f.). Recuperado el 2017, de http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/12_270117.pdf

Macedo Romero, P. I., Santiago Moreno, J. A., & Saraiba Martinez, L. I. (s.f.). "*CONTRABANDO: MECANISMO DE SOLUCION*". Recuperado el 2017, de <https://repository.uaeh.edu.mx/bitstream/bitstream/handle/123456789/10906/Contrabando%20mecanismo%20de%20solucion.pdf?sequence=1>

Manuel, P. C. (07 de 03 de 2016). *Conceptos de delito en el derecho mexicano*. . Obtenido de <https://www.gestiopolis.com/conceptos-delito-derecho-mexicano/>

Márquez Piñero, R. (1997). *DERECHO PENAL PARTE GENERAL* . México : Trillas.

Planación Estratégica. (s.f.). Recuperado el 22 de 02 de 2018, de http://cursos.clavijero.edu.mx/cursos/117_deh/modulo3/contenido/tema3.5.html?opc=4

Ravelo, R. (2017). *Sin Embargo*. Obtenido de <http://www.sinembargo.mx/06-10-2017/3322962>

REQUENA, G. A. (2005). DERECHO PENAL. MEXICO : OXFORD.

SAMPIERI. (2002). *Metodologia de la investigacion ientifica* . Recuperado el 07 de 03 de 2018, de <http://www.altillo.com/examenes/uces/publicidad/metodic/metodic2002sbe.asp>

SAT. (s.f.). Recuperado el 2017, de http://www.sat.gob.mx/contacto/contactenos/Paginas/dir_adu.aspx

Tributaria, L. S. (2001). *Prevencion del contrabando y control fronterizo*. Recuperado el 2018 de 04 de 18, de <http://www.sunat.gob.pe/legislacion/procedim/pcontrab/procGeneral/ipcf-pg.02.htm>

Tributaria, S. d. (19 de 02 de 2014). *Directorio de Aduanas*. Recuperado el 22 de 02 de 2018, de http://www.sat.gob.mx/contacto/contactenos/Paginas/dir_adu.aspx

Tributaria, S. d. (2017). *aduanas* . Mexico.

tributaria, S. d. (s.f.). *Directorio de Aduanas* . Recuperado el 22 de 02 de 2017, de http://www.sat.gob.mx/contacto/contactenos/Paginas/dir_adu.aspx

WIARCO, O. .. (2013). TEORIA DEL DELITO . MÉXICO: PORRÚA.