



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA  
DE MÉXICO**

---

---

**FACULTAD DE ESTUDIOS SUPERIORES ARAGÓN  
RELACIONES INTERNACIONALES**

**“LA PROBLEMÁTICA DE LA CORRUPCIÓN DE  
SERVIDORES PÚBLICOS EN LA ADUANA DEL  
AEROPUERTO DE LA CIUDAD DE MÉXICO  
(2005-2009)”**

# **TESINA**

**QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE:  
LICENCIADO EN RELACIONES  
I N T E R N A C I O N A L E S  
P R E S E N T A:  
MARTA AURORA ANGELES ESCAMILLA**

**ASESOR: LIC. ROSALBA GARCIA AGUIRRE**

**MÉXICO 2010**





Universidad Nacional  
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

**Biblioteca Central**



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

## AGRADECIMIENTOS

### A DIOS

*Porque me guió y me dio la fortaleza, paciencia, y la sabiduría necesaria para concluir una de mis metas.*

### A MI PADRES

*Por su bondad, amor y que en todo momento y ante cualquier circunstancia he recibido su apoyo, son el mejor ejemplo para siempre seguir adelante, los amó.*

### A ARMANDO

*Porque siempre sentí tú*

*Amor y constante apoyo, recibe con mucho amor lo que un día te prometí y que se que donde te encuentras estas en paz y contento.*

### A MIS HIJOS

*ISRAEL, ALDO  
Y DAYANA.*

*Por su gran amor, madurez, comprensión, inteligencia y por ser mi mayor inspiración apoyándome siempre y juntos venciendo cualquier obstáculo.*

### A MIS HERMANOS

*Porque siempre han estado conmigo en todo momento y cuando eso existe todo se torna más sencillo.*

*Agradezco a toda mi familia, sus muestras de amor hacia mi y hacia mis hijos que dios me los bendiga siempre.*

### A EDGAR Y MARJO

*Porque me dieron el ejemplo de siempre seguir adelante y no dejarse vencer por nada, mucho menos claudicar, los recuerdos son de mucho amor.*

*A LA INSTITUCION*

*Por darme la oportunidad de pertenecer a su casa, brindándome un sinfín de conocimientos a través de mis profesores.*

*A MI QUERIDA ASESORA  
ROSALBA*

*Por fomentar en mí la disciplina del conocimiento, agradezco su confianza en mí, así como su paciencia y su tiempo, para poder cumplir con mi propósito.*

*A MIS AMIGAS  
INCONDICIONALES*

*Vanessa, Magaly y Jenny porque nunca me dejaron sola y siempre estuvieron ahí haciendo equipo en todo momento impulsándome y brindándome su amistad y cariño.*

*A Tere y Maru por su gran corazón, bondad y amistad.*

*AL MTRO .LUIS MANUEL  
LOPEZ ROJAS.*

*Porque me brindo la oportunidad de poder demostrar lo que era capaz de hacer, gracias por estar siempre a la vanguardia de las necesidades de los alumnos de Relaciones Internacionales.*

# ÍNDICE

---

<b>INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>1</b>
--------------------------	----------

## **CAPÍTULO 1. HISTORIA DEL SISTEMA ADUANERO**

1.1 DEFINICIÓN ETIMOLÓGICA DE ADUANA.....	1
1.1.1 LAS ADUANAS DURANTE LA COLONIA.....	2
1.1.2 ADUANAS EN MÉXICO DURANTE EL PORFIRIATO.....	4
1.1.3 ETAPA REVOLUCIONARIA.....	5
1.2 LA REFORMA DE LA ADUANA EN MÉXICO .....	6
1.3 IMPORTANCIA DEL AEROPUERTO DE LA CIUDAD DE MEXICO PARA LA TRASPORACION DE PASAJEROS Y CARGA.....	11
1.3.1 FASE EXPANSIONISTA DEL AEROPUERTO DE LA CD DE MÉXICO.....	12

## **CAPÍTULO 2**

### **IMPORTANCIA Y ESTRUCTURA DEL SISTEMA ADUANERO EN MÉXICO**

2.1 CLASIFICACIÓN Y LOCALIZACIÓN DE LAS ADUANAS.....	14
2.1.1 POLÍTICA COMERCIAL Y BREVE COMPORTAMIENTO DEL COMERCIO EN MÉXICO.....	18
2.1.2 REGIMEN JURÍDICO Y ESTRUCTURA DEL SISTEMA ADUANERO.....	22
2.2 IMPORTANCIA DE LA ADUANA DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MEXICO 2005 -2009.....	24

2.2.1	COMPORTAMIENTO COMERCIAL DE LA ADUANA DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MEXICO.....	26
2.2.2	MERCANCÍAS QUE SON INTRODUCIDAS POR LA ADUANA DEL AEROPUERTO DE LA CIUDAD DE MEXICO.....	27

### **CAPÍTULO 3**

#### **CORRUPCION DE SERVIDORES PUBLICOS EN LA ADUANA DEL AEROPUERTO DE LA CIUDAD DE MEXICO.**

3.1	DEFINICION DE CORRUPCIÓN.....	31
3.2	TIPOS DE CORRUPCIÓN EN EL AEROPUERTO DE LA CIUDAD DE MEXICO.....	32
3.3	PROPUESTAS PARA ERRADICAR LA CORRUPCIÓN EN EL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MEXICO.....	40
	CONCLUSIONES .....	44
	GLOSARIO .....	48
	ANEXOS.....	54
	FUENTES DE CONSULTA .....	65



---

## LA PROBLEMÁTICA DE LA CORRUPCIÓN DE SERVIDORES PÚBLICOS EN LA ADUANA DEL AEROPUERTO DE LA CIUDAD DE MÉXICO (2005-2009)

---

### INTRODUCCIÓN

Pocos centros urbanos en el mundo pueden compararse con la ciudad de México ya que su crecimiento no sólo ha sido exponencial a nivel económico y cultural, el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México cumple un rol fundamental, es el principal aeropuerto del país y el más importante de América Latina debido al volumen de pasajeros y carga beneficiándose por la cantidad de conexiones internacionales, es por ese motivo que se elige investigar esta aduana y debido a la gran importancia que tiene para el comercio exterior pues de ello depende que se genere una optimización del comercio de nuestro país, así como impulsar el servicio aduanal, buscando transparencia e impulsando a la vez la modernidad en la infraestructura para un mejor desarrollo del comercio mundial y con un gran peso para lograr cumplir con la normatividad y luchar por una seguridad en la operación aduanera en México.

El desarrollo del comercio en nuestro país se ve disminuido muchas veces por deficiencias ocurridas en la administración de sus aduanas tales como el abuso de poder de algún servidor público, la falta de capacitación continua de su personal, los bajos salarios, problemas en la legislación y normatividad como es el caso de la alteración en documentos facilitando el ingreso de mercaderías de contrabando, lo que fomenta corrupción en las operaciones aduanales afectando los ingresos fiscales por lo que la Aduana llega a ser calificada de "colador" y con ello un problema para el comercio exterior.

Se toma el periodo de tiempo que va desde el año 2005 - 2009, por el continuo crecimiento del comercio en México y en cuanto al Aeropuerto "Benito Juárez" de la Ciudad de México, porque ha adoptado rutas nuevas que es parte de la expansión internacional más grande en la historia de la compañía, y número 1

a nivel Nacional y 41 a nivel Mundial en transito de pasajeros con un movimiento cercano a los 23 millones al año.

En lo que respecta a carga esta situado en el sitio 46 con un movimiento superior a las 371 mil toneladas anuales. La aduana del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, destaca como la más importante de México porque en ella transitan pasajeros de muchas partes del mundo en vuelos no sólo directos, si no muchos de ellos con escalas; la complejidad para identificar el origen de los productos que llegan al país se incrementa, ya que hay que identificar su procedencia.

El AICM, aunque registra proporcionalmente el ingreso de mercancía originaria de los principales socios comerciales, también recibe productos de cualquier otra parte del mundo pues el tráfico aéreo es utilizado para reducir tiempos de traslado, lo que exige a la aduana reducir los tiempos de despacho que podría darse tal vez conformando un equipo de trabajo profesional y honesto capaz de impulsar la transparencia en sus servicios, motivación suficiente para investigar su aduana, por la importancia que tiene en el comercio exterior reflejando los resultados obtenidos.

La presente tesina se divide en tres capítulos: En el primer capítulo se describirán los antecedentes históricos del comercio exterior en México, porque el inicio de las aduanas en el resto del mundo no fue tan diferente a lo que sucedió en México, donde comenzaron con la misma idea de intercambiar productos con las aldeas vecinas sin darse cuenta de lo que estaban provocando, el nacimiento poco a poco de las aduanas en territorio mexicano estableciéndose leyes y reglamentos para protegerlas debido a los cambios políticos de cada etapa, hasta llevarse a cabo la reforma en la aduana de México logrando una transformación de la aduana antigua. Se dará una breve historia del aeropuerto, como es que surge y su actual fase expansionista y moderna. En el segundo capítulo se logrará analizar cual es la política comercial de México y su comercio exterior porque ya quedo atrás el modelo de sustitución de importaciones dando paso a la apertura comercial y el papel que el aeropuerto de México sirve para tal propósito.

En México existen 49 aduanas en todo su territorio por lo tanto conoceremos su clasificación por su ubicación, así como su régimen jurídico y estructura del sistema aduanero para conocer el tipo de responsabilidades y obligaciones que deben de seguir para cumplir con las tareas encomendadas. En el tercer capítulo se hablará de conceptos como corrupción, que se da en el Aeropuerto de la Ciudad de México, del problema en sus recursos humanos, “Quien no transa, no avanza”, dice el refrán popular y es la burocracia la gran matriz de esta rima. Pero si queremos resolver el problema debemos de estar conscientes de las condiciones que los hacen tan propicios a caer en la tentación o provocarla ellos mismos. En primer lugar, bajos sueldos, poco competitivos ante la iniciativa privada y no acordes con las altísimas responsabilidades que se les asignan por ejemplo a los nuevos Oficiales de Comercio Exterior. A estos salarios, la mayoría de hambre, agréguese que la carrera burocrática es ingrata. Los mejores puestos nunca son asignados por méritos, la inestabilidad en el empleo es la angustia de cada día. El final del destino del burócrata no es menos halagador, sus pensiones y jubilaciones son bajas. Se analizara la corrupción que existe también en la legislación y normatividad de las mercancías en casos de las facturas o certificados de origen que dan origen al contrabando.

Se harán en este tercer capítulo propuestas que si bien no se podrán poner en práctica por ser propuestas bien podrían analizarse, tales como aumentar la práctica de la rendición de cuentas y crear órganos autónomos de vigilancia, inspección y control, internos y externos. Se requiere estar pendiente de los funcionarios para no aumentar y tratar de erradicar la corrupción. Finalmente se exponen algunos ejemplos de casos de corrupción de funcionarios que se han dado en el aeropuerto de la Ciudad de México.

Para la presente investigación se utilizó la teoría de la burocracia, ésta dice que es una forma de organización humana que se basa en la racionalidad, en la adecuación de los medios a los objetivos pretendidos, con el fin de garantizar la máxima eficiencia en la búsqueda de esos objetivos. Los orígenes de la burocracia se remontan a la antigüedad. La burocracia, como base del sistema

moderno de producción tuvo su origen en los cambios religiosos ocurridos después del Renacimiento, la cual es creada por Max Weber.<sup>1</sup>

Weber consideró la burocracia como un tipo de poder y distingue 3 tipos de sociedad: La sociedad tradicional, en donde predominan características patriarcales y hereditarias (familia). La sociedad carismática, en donde predominan características místicas, arbitrarias y personalistas (Partidos políticos). La sociedad legal, racional o burocrática, predominando normas impersonales y una racionalidad en la escogencia de los medios y de los fines (grandes empresas),

En este caso, se tomó de esta teoría lo referente a la sociedad legal que viene a comprender una sociedad como una empresa, que viene siendo la aduana conformada por su personal, la cual forma una burocracia.

A cada tipo de sociedad corresponde, un tipo de autoridad. "Autoridad significa la probabilidad de que una orden específica sea obedecida". La autoridad representa el poder institucionalizado y oficializado. Poder implica potencial para ejercer influencia sobre otras personas, la probabilidad de imponer la propia voluntad dentro de una relación social, aún en contra de cualquier tipo de resistencia y cualquiera que sea el fundamento de esa probabilidad. El poder es la posibilidad de imposición arbitraria por parte de una persona sobre la conducta de otras. La autoridad proporciona poder: tener autoridad es tener poder. La autoridad depende de la legitimidad, que es la capacidad de justificar su ejercicio. La legitimidad es el motivo que explica por qué determinado número de personas obedece las órdenes de alguien, confiriéndole poder. Esa aceptación, esa justificación del poder, se llama legitimación. La autoridad es legítima cuando es aceptada. Si la autoridad proporciona poder, el poder conduce a la dominación. La dominación significa que la orden del dominador influye en los dominados, de tal manera que el contenido de la orden, se transforma en obediencia para los subordinados. La dominación requiere un aparato administrativo, cuando la dominación se ejerce sobre un número de

---

<sup>1</sup> Weber, Max. "Estructuras de poder". Editorial La Pléyade, Buenos Aires, 1977.pag.33.

personas y un vasto territorio, necesita personal administrativo para ejecutar las órdenes y servir como punto de unión entre el gobernante y los gobernados.

Según Weber las características de la burocracia<sup>2</sup> es que se presenta como una empresa u organización en donde el papeleo se multiplica y crece, impidiendo soluciones rápidas o eficientes. El concepto de burocracia: es la organización eficiente por excelencia.

Para lograr esa eficiencia, la burocracia necesita describir anticipadamente y con detalles la manera que deberán hacerse las cosas. Personalidad en las relaciones; jerarquía de autoridad; rutinas y procedimientos estandarizados; competencia técnica; especialización de la administración, independientemente de los propietarios; profesionalización de los participantes y completa previsión del funcionamiento. La burocracia tiene las siguientes características: carácter legal de las normas y reglamentos establecidos por escrito, basada en una especie de legislación propia que define cómo deberá funcionar la organización burocrática. Por lo que la Aduana del Aeropuerto de la Ciudad de México no cumple con estos puntos porque continuamente transgreden esas normas y reglamentos, debido a que continuamente vemos los casos de corrupción que imperan en ella.

Por estos motivos la consecuencia deseada de la burocracia es la previsión del comportamiento de sus miembros. Todos los funcionarios deberán comportarse de acuerdo con las normas y reglamentos de la organización, con el fin de que ésta alcance la máxima eficiencia, la burocracia parece sustentarse en una visión estandarizada del comportamiento humano. Weber no considera la organización informal. La organización informal aparece como un factor de imprevisión de las burocracias, pues el sistema social racional puro presupone que las relaciones y el comportamiento humano son previsibles, ya que todo está bajo el control de normas racionales, legales, escritas y exhaustivas.

---

<sup>2</sup> Weber, Max. "Economía y Sociedad". Fondo de Cultura Económica., México, 1977. Pág.63.

---

LA PROBLEMÁTICA DE LA CORRUPCION DE SERVIDORES PUBLICOS EN LA ADUANA DEL AEROPUERTO DE LA CIUDAD DE MEXICO (2005-2009)

---

CAPÍTULO 1 HISTORIA DEL SISTEMA ADUANERO

---

En un país con una gran extensión geográfica y su gran población nacional con un comercio en desarrollo el cual tuvo sus orígenes en algún lado, es necesario mostrar algunos sucesos intrascendentes e interesantes, dignos de analizarse y tal vez en base a ellos poder crear un cambio y poder prever que hacer o que no hacer en el futuro de este mismo comercio, resulta entonces conveniente comprender el significado de ADUANA pues en el lenguaje común suele emplearse a lugares de entrada de mercancías al territorio nacional o salida del mismo. La mayoría de los investigadores coinciden en afirmar que el origen es arábigo, por lo consiguiente la investigación se baso más en este contexto.

### 1.1 DEFINICIÓN ETIMOLÓGICA DE ADUANA

Viene de la palabra “divanum” de origen arábigo, que significa la casa donde recogen los derechos; posteriormente se cambio a “divana” “duana” y finalmente “Aduana”<sup>3</sup>. Hoy podemos definirla como el ente estatal encargado de realizar las funciones sustantivas de facilitación del comercio exterior, de recaudación de las contribuciones aplicables reconociendo sus exenciones y franquicias, de la fiscalización y verificación física y documental de las mercancías que entran al territorio nacional o que salen del mismo a través de los diferentes tráficos aduaneros por las diversas fronteras del país, del cumplimiento de las regulaciones y restricciones no *arancelarias*, así como de la prevención y aplicación de sanciones por las irregularidades detectadas, llevando a cabo las estadísticas del comercio

---

<sup>3</sup> Carvajal Cerdio, Máximo, “Derecho Aduanero”, 6ª edición., Ed.Trillas. México.2003.

exterior, utilizando para realizar sus funciones, equipo y tecnología de punta y respetando los derechos de los usuarios.

Si ya definimos lo que es Aduana entonces comprenderemos que lo que paso en México al intercambio de mercancías entre aldeas vecinas, da nacimiento a las aduanas en territorio mexicano. En el siguiente apartado se hablara de un poco de la historia de ellas, se expondrán algunas etapas por las que tuvieron que pasar y que poco a poco modificaron sus funciones.

### **1.1.1 LAS ADUANAS DURANTE LA COLONIA**

Si creemos verdaderamente que el comercio exterior es la base para que exista una política comercial en un país, recordaremos entonces que para que surgiera este intercambio debemos señalar la desigualdad en la distribución de recursos naturales, creándose grandes diferencias entre los humanos, algunos teniendo la especialización de un bien o servicio y otros buscando por su misma necesidad obtener bienes que no podían producir o producían de una manera muy costosa, así es que al perfeccionarse y facilitarse los medios de comunicación el comercio logró grandes avances desde el primitivo comercio entre los pueblos de la antigüedad, hasta el desarrollado y ágil comercio electrónico de nuestros tiempos y cuando hubo la necesidad de traspasar las fronteras aparece el comercio internacional y con el mismo el intercambio comercial.

En el caso del comercio exterior en México se dan varias etapas, como lo fueron la etapa prehispánica y para la actividad comercial que se daba entre los pueblos empleaban para intercambiar mercancías el trueque, utilizando para este medio el oro, plumas de aves preciosas y semillas como el cacao, ya desde esos tiempos era también requerido el pago de un tributo.

En la etapa colonial el comercio que surgió entre España y la Nueva España se llevó a través de la Casa de Contratación de Sevilla, que fue una empresa creada por los reyes católicos y surgió para asegurar la administración y participación que les correspondía por descubrir el nuevo mundo, sus encargados armaban

embarcaciones, planeaban, vigilaban y reglamentaban el tráfico e imponían impuestos controlando y fiscalizando el comercio entre España y las Indias.<sup>4</sup>

En la segunda mitad del siglo XVI, se instituyó la ruta mercantil entre Acapulco y sus actividades principales el comercio, de manera primordial con el Perú y después con las Filipinas, elaborándose en 1702 el primer reglamento para el tráfico comercial entre Filipinas y la Nueva España regularizando el intercambio realizado con las Filipinas, así como vigilar y supervisar su funcionamiento, las disposiciones en materia de comercio cobran verdadera importancia, pues tuvieron como objeto primordial asegurar el auge del movimiento marítimo entre la Nueva España y el Oriente, motivo por el cual se consideró a Acapulco como el único puerto destinado para llevar a cabo el intercambio de mercancías provenientes de Asia, consistentes en finísimos artículos de loza, vestidos de seda y otros artículos. Por su parte la Nueva España enviaba azúcar, figuras de barro, rebozos y sarapes, pero principalmente plata.

Otro puerto importante para el comercio fue Veracruz, que es el más antiguo del continente americano y el más grande de la República Mexicana, fundado en 1519 por Hernán Cortes con el nombre de Villa Rica de la Veracruz y en el año de 1601 le fue acondicionado un muelle, haciendo posible el atracadero de barcos repletos de mercancías. En 1795 se establece la primera aduana marítima en este puerto, en ese mismo año se estableció la primera aduana de México, que se ubicó en una casa colonial propiedad de la Marquesa de Villamayor, en la calle donde precisamente por estar ahí la aduana fue denominada Puente de la Aduana Vieja, actualmente corresponde a la casa # 72 de la 7ª, calle de 5 de Febrero, entre Regina y José María Izazaga en la CD. De México, ocupó este lugar de 1575 a 1735 y en ese año se cambió a la Plazuela de Santo Domingo.<sup>5</sup>

En la etapa independiente después de consumada la independencia de México en 1821, se designaron los puertos habilitados para el comercio, se especificó el trabajo que debían realizar los administradores de las aduanas, los resguardos y los vistas y se plantean las bases para la implementación del arancel general interno para los

---

<sup>4</sup> Sandoval Sandoval, Eduardo, "Puertas de México" Ed. Libros para todos, México, 2005, p.55

<sup>5</sup> <http://www.mexicotrade.com.mx/historia-aduanera.ssd/> consultado el día 17 de mayo de 2007.

gobiernos de las aduanas marítimas y en él se especificaban los puertos habilitados para el comercio. Quedando consolidada la situación política, el país abrió las puertas a todas las naciones que quisieran comerciar, se da el primer tratado de comercio entre México y Colombia y en 1827 con Gran Bretaña<sup>6</sup>

Como se ha notado desde tiempos remotos se dieron los primeros intentos por regular la actividad comercial entre los pueblos, sin que ellos tuvieran la noción de que estaban creando una institución tan importante, surgen con el paso del tiempo hechos tan importantes como en el Porfiriato y en la etapa de la revolución.

### **1.1.2 ADUANAS EN MÉXICO DURANTE EL PORFIRIATO**

Bajo el Porfiriato se dan los primeros pasos a la integración económica y es así que en el Puerto de Ensenada se abrió oficialmente al comercio y es reconocido como Puerto de Altura, la creación de esta aduana fue duramente criticada en el gobierno de Porfirio Díaz, quien envió iniciativas de la Secretaria de Hacienda al Congreso y decretó la libre exportación de frutos nacionales y promulgó la ley para la represión del contrabando.

“Siendo presidente, en 1884 celebró tratados de Amistad, Comercio y Navegación con Suecia, Noruega, Italia y Republica Dominicana, Francia, Guatemala, Ecuador y Japón. Es aquí donde surge la Aduana de México en 1884 en la plaza de Santo Domingo”<sup>7</sup>, y se publican en 1887 el vocabulario de la ordenanza de Aduanas, incluyendo nombres de mercancías y se dictan reglas para el tráfico y despacho de mercancías en el Distrito Federal, esta ordenanza tenía dos anexos; en el primero aparece la tarifa general; en el segundo contenía la aplicación de la tarifa arancelaria.

En 1900 Porfirio Díaz constituyó por decreto presidencial la Dirección General de Aduanas, la cual tenía a su cargo 36 aduanas distribuidas en la República y 4 zonas de gendarmería fiscal, a pesar de los acontecimientos que con los años cambiarían y definirían el rumbo de la nación mexicana, el 18 de junio de 1906 se delimitó la

---

<sup>6</sup> Trejo Vargas Pedro, “El Sistema Aduanero de México Práctica de las Importaciones y Exportaciones” Ed. Tax Editores Unidos, 1ª.ed.,México,2005, p. 37

<sup>7</sup> <http://www.aduanas.sat.gob.mx/webadunet/aga.aspx?Q=r502p/> consultado el día 07 de Septiembre de 2008.

jurisdicción y ubicación geográfica de cada una de las 36 aduanas que en ese entonces ya existían estableciéndose reglas para el despacho para empresas con alguna franquicia, y también reglas para el transporte por ferrocarril y para los almacenes de depósito así como también se incrementa una sección de correos en la aduana.

En 1913 se crean ocho Secretarías de Estado entre ellas la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y Comercio para vigilar los impuestos y aranceles de aduanas marítimas y fronterizas. En el transcurso de la historia aparece la etapa revolucionaria que también se lograron grandes cambios en la aduana y que repercutieron en el comercio.

### **1.1.3 ETAPA REVOLUCIONARIA**

En esta época se caracterizó por la disminución de la renta de aduanas y en 1916 se publicó la nueva tarifa de aranceles donde el opio era el único producto prohibido, la legislación aduanal, se encontraba desde 1891 abandonada, por lo que fue necesario que se revisara de forma completa y se le reformara, actualizándola acorde con las transformaciones y evoluciones que se habían operado en el país en los años subsecuentes a la Revolución. Es por esta razón que el 18 de abril de 1928, se publica la Ley Aduanera (LA) que estipulaba los procedimientos para realizar el despacho de las mercancías, intentando modernizar, simplificar y al mismo tiempo unificar en una tarifa los diferentes impuestos, sin embargo dicha ley nunca entró en vigor.

La falta de factura comercial fue sancionada con una multa más benévola que la que venía aplicando, resalta el hecho de que por primera vez en el texto de una Ley Aduanera se incluye la intervención del agente aduanal, en 1918 se publicó una ley sobre el ejercicio profesional del agente aduanal, donde se establecía otorgar patentes de parte de la autoridad para quien deseara desempeñarse como agente aduanal.<sup>8</sup> El 1º de enero de 1930 se decretó la Nueva Ley Aduanera que vino a derogar a la Ordenanza General de Aduanas de 1891 y a la ley expedida el 18 de

---

<sup>8</sup> Carvajal C., Máximo, Op., cit., p.100

abril de 1928, contaba con 764 artículos y su objetivo era proporcionar al comercio mayores facilidades para sus operaciones en las aduanas, por medio de la simplificación de los procedimientos y tramites exigidos.<sup>9</sup>

En las tarifas de importación, el gobierno redujo los derechos a aquellas mercancías de indispensable consumo en el país, cuando no sean producidos en el interior o cuando la producción nacional fuere insuficiente, disminuyendo la protección a las industrias nacionales.

En 1935 surge la Nueva Ley Aduanera que incluía un nuevo régimen jurídico para las actividades de los agentes aduanales y regulando el tráfico de mercancías, pudiendo ser: marítimo, terrestre, aéreo y postal con operaciones de transito internacional, de deposito fiscal. La nueva ley contenía 435 artículos y en 1951 se publicó el Código Aduanero, vigente hasta 1982. Al abandonar México el modelo de sustitución de importaciones e hincar la apertura de la economía, fue indispensable adecuar el sistema aduanero antiguo por el que rige en la actualidad, ya que por varias décadas, la orientación de la Aduana había tenido niveles elevados de protección a la industria y al comercio: se revisaba todo y a todos, y aplicaban con rigor no solo los altos aranceles y los permisos previos, sino que tenia una tendencia general a obstaculizar las importaciones.

A continuación se analizara uno de los periodos más significativos de la aduana, en el cual existen cambios notables que resaltan su importancia adquiriendo nuevos compromisos y responsabilidades, sobresaliendo la Aduana como sinónimo de modernidad, eficiencia y disminución de tiempos de entrega de las mercancías.

## **1.2 LA REFORMA DE LA ADUANA EN MÉXICO**

Para entender la magnitud de la reforma veamos como estaban las cosas; la red de aduanas era dirigida desde el centro, sin supervisión, al menos sistemática, para evaluar con precisión lo que en cada aduana pasaba, sumando a esto que los administradores de las aduanas (prácticamente todos) eran nombrados a partir de consideraciones políticas o familiares catastrófica era la combinación, el procedimiento de despacho a su vez para la importación y la exportación estaba

---

<sup>9</sup> *Ibíd.*, p. 100

bien para la máxima protección contra las importaciones que se creía que dañarían a la naciente industria nacional.

Pero a finales del siglo XX era complicado, largo, tortuoso, con muchas facultades discrecionales para los empleados; arrancaba con la presentación del pedimento y abundantes anexos y su revisión por mesas, desde la que daba un número para el documento, hasta la que revisaba las cuentas de los impuestos a pagar ajuste, pasando por largos periodos de almacenaje y sobre todo por el reconocimiento lo hacían los vistas y se definía en la ley como el examen de las mercancías, su número, peso o medidas para determinar las obligaciones aduaneras, lo que quería decir que cuando el Vista firmaba de conforme el importador obtenía una resolución favorable. El reconocimiento a todos los cargamentos era, por supuesto imposible de realizar, nunca se pudo realizar.

En Nuevo Laredo cada Vista tendría que reconocer los cargamentos de algo así como 100 camiones al día; era una ingenuidad de la ley que produjo la peor corrupción sistemática de empleados, pues los vistas ante la imposibilidad de reconocerlo todo, acabaron por no ver, y por firmar sin ver, pero a cambio de gratificaciones, también sistemáticas. Cuestión de imaginar el boquete en la aduana-fortaleza que abrió esta ingenuidad, cuando lo que se pretendía era no dejar pasar nada que dañara a la industria nacional sustituidoras de las importaciones.

La ley Aduanera hablaba de un sólo procedimiento para despachar, lo que generaba una gran incertidumbre, al pago de servicios extraordinarios, los empleados salían a las 3:00 pm. Los cargamentos seguían llegando y el personal no se daba abasto para atenderlos y había días en las grandes aduanas de 500 camiones vespertinos, muchos empleados ganaban más que el director General de Aduanas.

Para comprobar la legalidad de las operaciones, había un siniestro grupo de empleados fiscalizadores, centralizado en la Ciudad de México, con poca preparación, pero muy hábiles para negociar las infracciones y no precisamente en beneficio del fisco, la revisión de vehículos, sus pasajeros y los peatones en los

pasos fronterizos, a cargo de un Resguardo Aduanal<sup>10</sup> lamentablemente corrompido y fervorosamente sindicalizado. A cargo de ellos estaban también las garitas para las revisiones de vehículos en las carreteras donde todo camión, todo automóvil, debía detenerse, este resguardo estaba también en puertos de mar y aeropuertos.

En 1989 se aceptó que el sistema aduanero mexicano no respondía eficazmente a las necesidades de la apertura y la globalización, por lo que era imprescindible readecuarlo. Era un secreto a voces que la aduana en México era un nido de corrupción, que impedía el traslado hacia la modernidad e implicaba a empleados, operativos, funcionarios e incluso el personal externo a la burocracia (de agencias aduanales o de servicios colaterales en los aeropuertos). Hace años, cuando la mayor parte de los Agentes Aduanales que hoy existen no habían recibido su patente, la aduana era todo un milagro, se veían artículos que no existían; cualquier cosa podía suceder. Cuenta Eduardo Reyes Díaz Leal en su libro *Hacia donde va la aduana*, que el dicho popular en aquella época era “si cabe por el puente refiriéndose a los puentes internacionales que nos unen con los EE.UU. se pueden pasar.”<sup>11</sup>

El 25 de enero de 1993 el nombre de Dirección General de Aduanas cambia por el de Administración General de Aduanas (AGA), con la reforma al reglamento interior de la SHCP, en su artículo 72, Fracción XIII, se señala que dicha Administración debe ordenar y practicar la verificación de mercancías de comercio exterior en transporte, la verificación en tránsito de vehículos de procedencia extranjera; la vigencia y custodia de los recintos fiscales y de los demás bienes y valores depositados en ellos, regular y gravar la entrada al territorio nacional y salida del mismo de mercancías y medios de transporte, el despacho aduanero. De igual forma se establece la jurisdicción de 45 aduanas en el país, convirtiéndose las Aduanas de León, Guanajuato y San Luís Potosí en secciones aduaneras.<sup>12</sup>

Durante el último año del mandato presidencial Carlos Salinas de Gortari, se separa la resolución que establecía reglas fiscales de carácter general (Resolución

---

<sup>10</sup> Reyes Díaz Leal Eduardo. “El futuro del comercio exterior mexicano” Colegio de alta especialización en Comercio Exterior., México, d.f. 2005. p.15.

<sup>11</sup> Reyes Díaz Leal Eduardo, “Hacia donde va la aduana”. ed., Universidad en Asuntos Internacionales, 1ª ed., México, 1997, p11

<sup>12</sup> Diario Oficial de la Federación del 25 de enero de 1993.p.20.

Miscelánea Fiscal) de las reglas de Comercio Exterior y se establece la creación de la Aduana de Altamira, contabilizando así 48 aduanas (hoy 49 ).

Nuevamente las autoridades se vieron en la necesidad de realizar una reforma integral a la ley que regía las operaciones de comercio exterior, así se publica una nueva Ley Aduanera el 15 de diciembre de 1995, que entra en vigor el 1 de abril de 1996, reformada mediante publicación del 30 de diciembre del mismo año. Los principales cambios consistieron en la introducción de mecanismos que permitirían valorar la mercancía de acuerdo con lo establecido por el artículo VII del GATT, el cual dice que si el valor en aduana de las mercancías no puede determinarse, dicho valor se determinara según criterios razonables disponibles en el país de importación así como el cambio del sistema aleatorio por un sistema automatizado (inteligente).

A partir del 1º. De julio de 1997 se creó el Servicio de Administración Tributaria (SAT) al cual quedó adscrita a la Administración General de Aduanas (AGA) y cuyo reglamento Interior se publicó el 30 de junio de 1997. Un año más tarde se reformó la Ley Aduanera, en el sentido de revisar y fortalecer los mecanismos de control que permitieran combatir la evasión en el pago de contribuciones, el cumplimiento de regulaciones y restricciones no arancelarias y en general el fraude aduanero que representa una competencia desleal para la industria nacional, el comercio formalmente establecido y el erario público. Para el año 2000 se realizan algunas modificaciones en: El manejo, almacenaje y custodia de productos de comercio exterior; Reconocimiento aduanero; Garantía de contribuciones para el régimen de tránsito de mercancías y los procedimientos administrativos e infracciones aduaneras.

Por otro lado los problemas se presentaban porque no había patentes canceladas ni contribuyentes encarcelados y muy poca mercancía era embargada, Al percatarse de estos problemas, las autoridades enfocaron los esfuerzos para reformar la Aduana de México surgiendo:

La descentralización y reorganización de las funciones y obligaciones. Despacho de equipajes declarando lo que trae y pagando si lo amerita y revisión aleatoria. Redefinición de las operaciones de tránsito, habría un Agente Aduanal responsable y un padrón de empresas autorizadas.

El depósito fiscal se reformuló: nada de diferir pagos con cuotas de dos años de atraso ahora iba a ser al salir del almacén. Se emitió un manual para los empleados de las aduanas y se dio a conocer al público, para que fuera el mejor supervisor de los empleados. Se les establecieron obligaciones legales a los Agentes Aduanales, vigilando la legalidad de las operaciones.

Hubo reorganización administrativa del servicio: se achicó la Dirección General de Aduanas para mandar la fiscalización al área de Auditoría Fiscal (visitas domiciliarias, revisión de pasajeros, revisión en transporte, aplicación de sanciones); el control de personal a la administración correspondiente y el cobro de adeudos al área de Recaudación. Se remodelaron aduanas, se suprimen unas y se crean otras (Colombia, Altamira)

Se hacen grandes vialidades y módulos de selección aleatoria. La modernización física y funcional de la infraestructura.

La simplificación operativa y administrativa de los procesos y la adecuación de los requerimientos y los ordenamientos jurídicos a una política de apertura.

La más importante de las reformas realizadas y de la que casi todas derivaron, fue la redefinición del despacho, para fundamentarlo en el auto cumplimiento de las obligaciones fiscales y aduaneras mediante la auto declaración llamada pedimento<sup>13</sup> y revisión aleatoria de mercancías contra papeles en solo un 10% de los cargamentos de importación, 1% en los de exportación, 3% en operaciones de maquila. El despacho comenzaría por el pago de impuestos calculado por el propio interesado a través de su Agente Aduanal, y ya no en la caja de la aduana sino en los bancos, y los bancos se metieron en la propia aduana.

Con estos cambios se intentaba crear una nueva aduana que fuera más eficaz y ágil para estar de acuerdo a las exigencias que se requerían y con Relaciones Internacionales más serias con convenios y acuerdos de colaboración mutua y una aduana importante que nos trae a la investigación de este tema es la Aduana del Aeropuerto de la Ciudad de México Benito Juárez, se mostrara entonces una breve historia de dicho aeropuerto y la importancia del mismo.

---

<sup>13</sup> Acosta Roca, Felipe, "Glosario de comercio exterior", ISEF, México, 2005.p.41.

### **1.3 IMPORTANCIA DEL AEROPUERTO DE LA CIUDAD DE MEXICO PARA LA TRASPORTACION DE PASAJEROS Y CARGA**

A pesar de que el aeropuerto de la ciudad de México, remontándose a 1929 cuando dio inicio sus operaciones, con actividades de envíos de correos y de pasajeros, la importancia se ha ido incrementando por la necesidad de comercializar con otras naciones rápidamente, siendo el transporte aéreo el más eficaz para transportar diferentes tipos de mercancías a partir de entonces el Puerto Aéreo Central, luego Aeropuerto Central y posteriormente Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, se volvería un protagonista de primer orden de los acontecimientos aeronáuticos más importantes, cuando se inauguró, los aviones más grandes eran los enormes Fairchild de Mexicana, monomotores con capacidad para un piloto y seis pasajeros, a los que siguieron los trimotores Ford y otros gigantes del aire no menos impresionantes, en aquellos días en que los tiempos aeronáuticos cambiaban a golpe de hélice. El 14 de septiembre de 1934, se inauguró la ruta México - Acapulco con la que nacía la empresa Aeronaves de México. El día 11 de abril de 1939 se inauguró un nuevo edificio Terminal que sustituyó al primigenio dañado por un temblor, estaba dotado de sala de documentación, salas de espera, torre de control, cafetería, terraza y un bello mural que hoy engalana el ambulatorio del AICM. El 6 de julio de 1943 se publicó en el Diario Oficial el decreto mediante el cual se declaró con categoría Internacional al ya Aeropuerto Central.

El 19 de noviembre de 1952 se inauguró un nuevo aeropuerto sobre el antiguo, ya que se habían construido nuevas pistas, nuevos rodajes, nueva plataforma, nueva estación Terminal y nuevas instalaciones complementarias. Sin embargo, este nuevo aeropuerto no entraría en servicio hasta el día 1 de julio de 1954, ya que fue necesario dotarlo de todos los equipos y sistemas para operarlo. El 2 de diciembre de 1963 el secretario de Comunicaciones y Transportes, Walter Buchanan, dictó un acuerdo en el que lo denominaba oficialmente Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

El 10 de junio de 1965 se publicó en el Diario Oficial el decreto presidencial mediante el cual se creaba el organismo Aeropuertos y Servicios Auxiliares, de cuyo patrimonio inicial formaba parte este aeropuerto. El 20 de octubre de 1970 llegó al Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México el fantástico Concorde, que poco después operaría regularmente por varios años.

En 1982, se inauguró la gran ampliación del edificio Terminal hacia el Sur (sala A y accesorias) y en 1994 se inauguró el nuevo edificio internacional, que actualmente está siendo ampliado a más del doble en casi todos sus servicios. Cuando el Puerto Aéreo Central se puso en servicio tenía dos pistas, la 5/23 de 800 metros de longitud y la 10/28 de 600 metros. Las dos pistas actualmente en servicio, 5I-23D y 5D-23I, tienen 3,846 y 3,900 metros de longitud, respectivamente.

En materia de operaciones el AICM ha crecido en 33 años un 377%; es decir, más de un 11% anual. En cuanto al número de pasajeros ha crecido un 817%, que es más de un 24% anual. EL Aeropuerto Internacional de Ciudad de México "Benito Juárez". Se encuentra ubicado al norte del Antiguo Aeródromo Militar de Balbuena, se ubica en la delegación Venustiano Carranza, es el aeropuerto más grande y congestionado de Hispanoamérica y el 44 del mundo con un flujo de pasajeros de más de 24 millones de pasajeros al año a la par que el Aeropuerto ha ido creciendo dándose importantes avances que a continuación se mencionan.

### **1.3.1 FASE EXPANSIONISTA DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO**

En 1980 se inició la primera fase expansionista, en la cual se duplicó el edificio Terminal. En el año 2001, se inauguró el ala este del Aeropuerto, comprimiendo 10 salas de abordaje, conectado por un túnel a la Terminal principal. En el 2002, comenzó el proyecto Ampliación del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México a su máxima capacidad. En el 2005, fue completada la expansión de la Terminal doméstica (Salas A/B/C/D). La Terminal internacional sufrió importantes modificaciones, incluyendo nuevas zonas de documentación, 13 nuevas bandas de reclamo de equipaje, así como áreas de migración y la implementación del sistema de doble y triple nivel. En el 2007 el 15 de Noviembre se inauguró la Terminal 2 de este aeropuerto. En el operan 9 aerolíneas nacionales de pasajeros, y 23 extranjeras, dando así más de 300 destinos. Con la construcción de la nueva Terminal el aeropuerto aumentaría sus operaciones un 40%. La zona de Aduana creció de 3,350 a 6,200 m<sup>2</sup>. Y el número de módulos de revisión fiscal aumentó de 10 a 18. Los nuevos módulos de revisión están ubicados en la nueva zona de salida internacional. Con la Terminal 2, se dan la ampliación y remodelación del AICM, contempló también la construcción de una nueva Terminal para poder brindar

mejores servicios y espacios a pasajeros y usuarios. La Terminal 2 se construyó sobre una superficie de 242, 496 m<sup>2</sup> y cuenta con los más modernos sistemas de seguridad, de acuerdo a la normatividad internacional, entre ellos un sistema de separación de flujos de pasajeros.

La nueva instalación permitirá al AICM incrementar su capacidad de atención a 32 millones de pasajeros anualmente, consta de un edificio para pasajeros, con 23 posiciones de contacto y siete remotas, estacionamiento para más de tres mil vehículos, un tren automatizado para la transportación entre Terminal 1 y la nueva Terminal 2, puentes elevados y nuevas vialidades de acceso y salida. Además, tendrá capacidad para recibir al nuevo Airbus 380. Aunque las operaciones aéreas en las nuevas instalaciones iniciaron el 15 de noviembre de 2007, con vuelos de Aeromar y Delta Airlines, posteriormente se trasladaron Aeroméxico en su totalidad, Copa, Lan y Continental Airlines, la nueva Terminal 2 fue inaugurada formalmente por el Presidente de la República, Felipe Calderón Hinojosa, el 26 de marzo de 2008 está comunicada con la Terminal 1 a través de un tren ínter terminales, que tiene un recorrido de 3 Km., además de un nuevo sistema de vialidades directas, son dos distribuidores: el D1 que conecta a T1 y T2 con Río Consulado y el D2 que enlaza a T2 y T1 directamente de Viaducto Piedad y Río Churubusco.

Estas obras, que se realizaron sin afectar los aterrizajes y despegues de aeronaves, permitirán al AICM ofrecer mejores servicios y responder a la creciente demanda de pasajeros y operaciones de carga en los próximos años.

## CAPÍTULO 2 IMPORTANCIA Y ESTRUCTURA DEL SISTEMA ADUANERO EN MÉXICO

---

La más amplia frontera de México es la que comparte con Estados Unidos, de una longitud de 3.326 Km. Lineales, 1,149 Km. de frontera sur y 11,112.5 kilómetros de costas, por lo cual se encuentran divididas 49 aduanas, mismas que cuentan con instalaciones que reciben y envían la mercancía de acuerdo a una previa clasificación, la cual resulta fundamental conocer como es que están clasificadas y la localización de las mismas, en México una forma de clasificar a las aduanas es por su ubicación geográfica, en tres tipos marítimas, fronterizas e interiores.

### 2.1 CLASIFICACIÓN Y LOCALIZACIÓN DE LAS ADUANAS

Para entender bien todo el concepto de aduanas, debemos saber que están clasificadas según Legislación Aduanera en: a) Marítimas b) Fronterizas c) Aeroportuarias d) Interiores. Pero hoy una misma aduana puede clasificarse en más de dos de estas categorías debido a que tiene jurisdicción municipalizada y realiza el aforo de las mercancías, en más de dos tráficos por puntos diferentes en ciudades distintas, por ejemplo, puede ser marítima (tener puerto marítimo) y aérea (puerto aéreo); o fronteriza (estar en la frontera) y aérea (tener puerto aéreo); o interior (tener ferrocarril) y realizar despachos postales (tráfico postal); o puede ser fronteriza, aérea y marítima, como alguna vez lo fue la Aduana de Tijuana.

Dimensionar la labor que enfrentan diariamente las Aduanas en México no es tarea sencilla. Las enormes extensiones territoriales de nuestras fronteras y la intensa actividad de nuestros puertos marítimos y aéreos son factores que requieren una organización moderna y eficiente. El sistema con que operan las aduanas es desconocido para muchos, pero su importancia es incuestionable en los ámbitos nacional e internacional. Por lo tanto varios tipos de aduanas, la fronteriza, la marítima, la interior y la aeroportuaria. Cada una de ellas desempeña diferentes

funciones según su naturaleza y facultades conforme al Reglamento Interior del SAT, están definidas por su ubicación geográfica, reciben el mayor flujo de mercancía o insumos de importación y con ello toda una carga de tareas que va desde la revisión de pedimentos y sus anexos; la verificación física de la mercancía; la confirmación de que la operación circunscribe a los diferentes tratados internacionales de comercio que nuestro país tiene firmado con los diferentes tratados y la plantación logística de almacenamiento resguardo y embarque de mercancía, una vez salvados los requisitos de ley.

México es el décimo cuarto país más grande del mundo y el quinto en América. Su tamaño es comparable a las superficies sumadas de Alemania, España, Francia, Italia y el Reino Unido. Comparte el norte una frontera de 3 mil 152 Km. Con los Estados Unidos y al sur con 1, 149 Km. con Guatemala y Belice. Dentro de éste marco de enormes dimensiones e indiscutible complejidad la Aduana en México vigila 4 mil 301km. de fronteras; su operación abarca todo el territorio nacional con 49 aduanas, 19 en la frontera del norte, 2 en la frontera sur, 17 marítimas y 11 interiores, 60 salas internacionales de pasajeros y 234 puntos de revisión.



[http://www.aduanas.gob.mx/aduana\\_mexico/2009/mapa.htm](http://www.aduanas.gob.mx/aduana_mexico/2009/mapa.htm) Fecha de consulta: 09 de octubre de 2009

En una extensión geográfica de 3 mil 152 kilómetros de frontera delimitada por seis estados del país se concentra en conjunto mas de 23% del Producto Interno Bruto nacional. Son 19 aduanas en la frontera norte y dos en la frontera sur; se encuentran ubicadas en la línea divisoria internacional en los puntos de entrada y salida del territorio nacional, son las de mayor flujo en tráfico terrestre de mercancías y mayor afluencia de pasajeros. Con un valor superior a 29% de la inversión extranjera directa, esta área es considerada estratégica por el Gobierno Federal, debido, entre otros factores, al intercambio económico con su principal socio comercial, los Estados Unidos. De las 19 aduanas fronterizas que tiene México al Norte, Nuevo Laredo es considerada como la más importante de América Latina, porque concentra el mayor porcentaje en el movimiento comercial.

La problemática de las aduanas fronterizas va desde los asuntos que tienen que ver con los cruces fronterizos y el gran volumen de operaciones de importación y exportación. Se atienden importaciones y exportaciones de todo tipo, definitivas y temporales, además de ser la entrada de mercancías en transito interno o internacional, igualmente, una labor cotidiana no sólo de las aduanas fronterizas sino de las 49 aduanas, consiste en verificar la documentación que ampara la mercancía a fin de detectar importaciones irregulares que se puedan dar mediante las modalidades del contrabando técnico o documentado, agilizar y simplificar el despacho de las mercancías es otra importante labor, que tiene como finalidad evitar cuellos de botella que puedan repercutir en costos y tiempo para los usuarios del comercio exterior. Paulatinamente se han establecido recintos fiscalizados que son concesiones que ha otorgado la autoridad a los particulares para almacenar la mercancía de importación y exportación; estos recintos colindan con las aduanas y permiten la consolidación, etiquetado y demás procesos que deben cumplir antes de presentar la mercancía al despacho ante la aduana, lo cual representa ahorros significativos para los importadores y exportadores en costos y en el manejo de sus operaciones.

En lo que respecta a las aduanas interiores y marítimas, las Aduanas Interiores se encuentran cerca de los centros de producción y distribución y son aquellas que por la cantidad de operaciones de comercio exterior y para facilitar el cumplimiento de las disposiciones en materia aduanera, se crean para llevar a cabo

el despacho aduanero. Estas aduanas, junto con las aduanas aeroportuarias, complementan las labores de control de las aduanas fronterizas y marítimas.

Debido al gran volumen de operaciones de comercio exterior en las aduanas fronterizas y marítimas, surge para los importadores y exportadores, transportistas, agentes aduanales y demás actores involucrados en el comercio exterior la posibilidad de optimizar tiempos y recursos económicos al efectuar sus despachos por las aduanas interiores, que tienen como propósito destinar las mercancía al régimen aduanero requerido (depósito fiscal, importaciones definitivas o temporales etc.), así como permitirles acercar sus mercancías e insumos a los lugares de interés.

Las aduanas marítimas, al hacerse cargo de documentar previamente la mercancía transportada en ferrocarril, aligeran el proceso de inspección física en esta aduana de tal forma que en las inspecciones en las aduanas interiores recae gran parte la responsabilidad de control, verificación y recaudación inherentes al proceso. Las armadoras, compañías transportistas o sus agentes deberán avisar por escrito a la aduana de destino, con 48 horas de anticipación, del arribo de las embarcaciones que conduzcan mercancías procedentes del extranjero.

La aduana de arribo (marítima o fronteriza) da aviso a las aduanas interiores de la mercancía de los contenedores que van en tránsito, asimismo las empresas transportistas (ferrocarriles) envían la información de los contenedores que están por arribar a la aduana de destino (interiores). Una vez arribados al patio del recinto fiscalizado, las empresas concesionadas para el manejo, almacenaje y carga de las mercancías, en conjunto con personal de la aduana, realizan la revisión física de cada contenedor y del sello fiscal (verificar que llegue intacto); concluida ésta revisión, se descarga el tren, otra de las grandes contribuciones de las aduanas interiores es su aporte a la solución del problema de los espacios físicos para albergar un número enorme de contenedores que requieren clasificación, selección, revisión, carga y descarga.

Durante el periodo del 2001 a la fecha en estas aduanas se han llevado a cabo importantes mejoras de infraestructura en sus instalaciones; por citar un ejemplo, Aduana de México renovó su sección aduanera transformando la dinámica de atención a los importadores, además de garantizar el seguimiento del traslado de

los contenedores. Ahora están a escasos metros del área de previos y permite atender de inmediato el trámite, lo que representa reducción de tiempos y movimientos importantes que redundan en una economía para el usuario.

La operación aduanera en el caso de las terminales aéreas se ha vuelto sumamente compleja. El tráfico aéreo es utilizado para reducir tiempos de traslado, lo que exige a la aduana reducir los tiempos de despacho a esto habrá que sumar la gran variedad de artículos resultantes de la vanguardia de la moda y de los adelantos tecnológicos que hacen del tráfico aéreo su medio por excelencia al permitir su colocación oportuna en el mercado. Derivado de esto, surge la primera problemática por que las tarifas y notas explicativas para las clasificaciones arancelarias no se actualizan a la misma velocidad con que suceden los cambios lo que representa un reto para la aduana, ya que es común encontrarse con artículos que ingresan al país por primera vez y no existen criterios previos para su clasificación correspondiente.

Por ejemplo, la clasificación arancelaria de un pequeño dispositivo electrónico que es a la vez computadora, teléfono celular, cámara fotográfica digital, agenda y reproductor MP3 representa un reto para empresas aduanales y la autoridad en materia de clasificación arancelaria, y si además proviene de algún país con quien México tenga celebrado algún acuerdo comercial que tipifique algún tratamiento diferenciado, ya sea en materia arancelaria o no arancelaria, el reto se hace mayor. De las aduanas aeroportuarias, la del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) destaca como la más importante.

### **2.1.1. POLÍTICA COMERCIAL Y BREVE COMPORTAMIENTO DEL COMERCIO EN MEXICO**

Nuestro país, como cualquier otro en el mundo, sigue una estrategia o plan para su desarrollo basado en un modelo económico compatible con su política comercial. En el caso de México, a partir de los años ochenta, sigue hasta hoy una política económica basada en un modelo de apertura comercial y de fomento de las exportaciones, dejando atrás el antiguo modelo de sustitución de importaciones, cuya característica principal fue el establecimiento de permisos a las importaciones de casi todas las mercancías y de aranceles muy altos a las importaciones

realizadas en México, así como un esquema de subsidios a las empresas que sólo producían lo necesario para un mercado cautivo sin competencia internacional.

El movimiento de facilitación de las operaciones aduaneras llegó a México apenas por la vía de la ALADI que es la Asociación Latinoamericana de Integración, en donde los países miembros han negociado preferencias arancelarias entre ellos mismos, miembros desde 1980 como son: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Cuba en 1999, México, Paraguay, Perú, Uruguay, Venezuela y Panamá que se integro en 2009 (antes ALALC<sup>3</sup>), que recomendó medidas, naciendo así los comités de facilitación aduanera y el COMPEX<sup>4</sup>. De esta manera, con la firma de La Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) en 1981, la adhesión al Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT) en 1986 y el ingreso a Organización Mundial de Comercio (OMC) en 1995, así como la celebración de diversos tratados comerciales a partir de la década de los noventa, México basó su modelo económico en un esquema de apertura económica y comercial que le ha permitido una mayor captación de divisas e inversión extranjera, con la consecuente creación de nuevas empresas y más fuentes de empleo. Evidentemente la apertura comercial también trajo como consecuencia que las empresas que no estuvieran preparadas para la competencia internacional, se vieran afectadas y muchas de ellas sucumbieron ante los grandes retos que implica una economía globalizada.

A esta apertura comercial México en materia aduanera participa en organismos internacionales como (CCA) Consejo de Cooperación Aduanera que nació el 15 de diciembre en Bruselas Bélgica. Aunque nació para resolver problemas europeos término resolviendo problemas mundiales y en 1994 paso a ser OMA Organización Mundial de aduanas El papel de la OMA es indispensable para el desarrollo armónico e integral de las aduanas en sus procesos de simplificación, armonía y automatización a nivel mundial.

---

<sup>3</sup> ALADI (ALALC) Asociación Latinoamericana de Libre Comercio

<sup>4</sup> COMPEX Comisión para el Fomento de las Exportaciones (Ley de Comercio Exterior)

Otro organismo al cual pertenece México es El foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC), por sus siglas en inglés, se creó en 1989, a petición del gobierno de Australia, con el objetivo de promover el libre comercio y la cooperación económica en la región Asia -Pacífico.

La APEC comprende 21 economías miembro: Australia; Brunei Darussalam, Canadá, Corea, Chile, Estados Unidos de América, Filipinas, Hong Kong, China; Indonesia, Japón, Malasia, México, Nueva Zelanda, Papua Nueva Guinea, Perú, República Popular de China, Rusia, Singapur, Taipei, China; Tailandia y Vietnam.

México ingresó en 1993 y las diferentes dependencias del Ejecutivo, de acuerdo con su competencia, participan en los grupos de trabajo, comités y subcomités de su especialidad. Otro acuerdo comercial que realiza México se inicia en la Cumbre de las Américas (ALCA) Acuerdo de Libre Comercio de las Américas, llevada a cabo en diciembre de 1994 en la ciudad de Miami. Integrado por 34 países y cuyos objetivos son Entre los principales objetivos del ALCA destacan los siguientes: Lograr el libre comercio y la inversión en bienes y servicios basados en reforzadas y disciplinarias reglas comerciales; Las negociaciones del ALCA incluirán, a la vez, temas tales como: un régimen común de inversiones, compras al sector público y políticas de competencia, que no se encuentran actualmente consideradas bajo el marco de la OMC y que aún no forman parte de los acuerdos existentes entre gran número de países y Examinar la relación que existe entre ciertos temas clave, como agricultura y acceso a mercados, servicios e inversión, políticas de competencia y subsidios, antidumping y derechos compensatorios, entre otros, para tener la certeza de que el resultado de las negociaciones sea lo más eficiente posible y permita una mayor liberalización comercial.

Seguido también por el Consejo del Caribe para la Aplicación y Ejecución de las Leyes de Aduanas (CCALA), esta se creó en 1986 con objeto de mejorar la cooperación y el intercambio de información entre sus miembros. El CCALA surge con la firma del Memorando de Entendimiento sobre la prevención del contrabando y otros delitos aduaneros en la Zona del Caribe, que ha servido para facilitar el intercambio de información y la asistencia mutua entre las administraciones aduaneras. Los esfuerzos del CCALA están dirigidos a: El mejoramiento de los sistemas de comunicación; Información e inteligencia; Capacitación y

perfeccionamiento de oficiales de aduanas; reforma y modernización de aduanas y promoción de una cooperación permanente entre las administraciones aduaneras y otros organismos. Es dirigido por un Comité Ejecutivo, responsable de dirigir el escenario, desarrollar los objetivos y apoyar los programas de trabajo, compuesto por 12 miembros elegidos anualmente. México ha sido miembro del Comité Ejecutivo desde 1990.

Cuenta con 34 países miembros: Anguila, Antigua y Barbuda, Aruba, Islas Vírgenes Británicas, Bahamas, Barbados, Belice, Bermuda, Canadá, Islas Caimán, Dominica, República Dominicana, Francia, Granada, Guatemala, Guyana, Haití, Honduras, México, Montserrat, Países Bajos, Antillas Holandesas, Panamá, Santa Lucía, San Kitts & Nevis, San Nevis y Granadinas, Surinam, Trinidad y Tobago, Turcos y Caicos, Reino Unido, Estados Unidos de América y Venezuela. México ingresó en 1988.

El comercio exterior es un concepto más amplio que compraventa de mercancías o bienes, pues implica la interacción de ideas, culturas, estilos, conceptos, capitales, estrategias, gobiernos, personas y disciplinas. El comercio es un grupo de cosas y valores formados y conformados por personas, son las personas las que hacen al comercio exterior en el marco político, económico y social de un determinado país, es la suma de los esfuerzos de los individuos que colaboran con la iniciativa privada, el sector público, las escuelas y la sociedad, que han entendido, no sólo la importancia para el país, sino las oportunidades que se abren a la vista.

El comercio exterior es el objetivo de la política comercial de un país, es conveniente decir que es la parte del sector externo de la economía que regula los intercambios de bienes, servicios, capitales y tecnologías entre proveedores y consumidores residentes en dos o más territorios aduaneros o países distintos y cuyas operaciones se registran estadísticamente en su balanza comercial, el intercambio comercial internacional de los bienes tangibles (materiales) y su operación aduanera a través de la importación y exportación de dichos productos, es lo que nos interesa analizar, pues es a través de las aduanas la que forman parte operativa del Sistema Aduanero de México, donde el Estado registra, controla y fiscaliza la entrada a territorio nacional de las mercancías y su salida del mismo.

Ante esta situación, hay que reconocer la necesidad de más profesionales en la materia que redoblen esfuerzos para hacer aún mas eficiente y efectivo nuestro comercio exterior, que nos integren con mayor madurez en este sector de la economía, que tiene mucho mas que ofrecernos en términos de empleos y distribución de la riqueza, objetivo esencial de cualquier estrategia gubernamental, un pilar importante para que se de en optimas condiciones el comercio debe estar regulado por un régimen jurídico.

### **2.1.2 REGIMEN JURÍDICO Y ESTRUCTURA DEL SISTEMA ADUANERO**

El comercio exterior en México se encuentra regulado por un marco jurídico que le da legalidad a las actuaciones de las autoridades; ahí se establecen derechos y obligaciones de los particulares y de las autoridades. Este marco es valido en la Constitución Política Federal donde se desprende la legislación nacional relacionada con las operaciones de importación y de exportación de mercancías y del comercio exterior en general y el Congreso de la Unión es el facultado para legislar en materia de comercio y establecer contribuciones sobre el comercio exterior.

El marco jurídico del comercio exterior forma parte del sistema jurídico mexicano que es un conjunto de normas y principios de derecho nacional e internacional relacionados entre si, cuyo objetivo es regular directa e indirectamente el intercambio de mercancías, servicios y capitales entre México y los mercados internacionales, así como el cruce fronterizo de personas. La principal fuente del sistema jurídico mexicano la encontramos en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Las normas jurídicas tienden a regular todo lo que a juicio de los representantes del pueblo (Congreso) requiere de un marco obligatorio del hacer o no hacer, el despacho aduanal responde a normas escritas principalmente emitidas por la Constitución Política del País y los Tratados Internacionales de los que formamos parte. El marco jurídico se conforma de la Constitución, el Código, y los tratados de Libre Comercio, encabeza la lista la Ley Aduanera y su reglamento, la Ley de Comercio Exterior y su reglamento, la ley de la Tarifa del Impuesto General

de Importación y Exportación (TIGIE) y el Reglamento Interior del SAT (Sistema de administración tributaria).<sup>5</sup>

La Ley Aduanera y su reglamento es el conjunto de normas relativas a los procesos de importación, ella determina los impuestos, la fecha de los documentos deben cumplir así como el lugar y momento para el pago de las contribuciones, de los actos antijurídicos, de las infracciones y también de las sanciones que se deban de aplicar. La Ley de Comercio Exterior y su reglamento establece y regula los procedimientos y las causas para que el Ejecutivo Federal imponga permisos, autorizaciones, cuotas compensatorias, avisos y aranceles. Tiene la facultad donde el Ejecutivo puede restringir o fomentar el comercio exterior. De esta ley emanan diferentes acuerdos que establecen las regulaciones y restricciones no arancelarias aplicables a cada caso. Pero también existe una limitante donde prohíbe al Ejecutivo emitir permisos y autorizaciones sin causas debidamente justificadas. Recaudación entonces percibe las contribuciones de comercio exterior, Auditoría ejerce ciertas facultades de comprobación de mercancías de procedencia extranjera, Asuntos Fiscales Internacionales, que comprueba con el extranjero la información aduanera. La jurídica resuelve los casos que no se encuentran contemplados en las normas e interpreta las normas que carecen de claridad y, finalmente, Aduanas que recibe la facultad de la operación del despacho y de la vigilancia en el cumplimiento de todas las formalidades de la entrada y salida de mercancías.

El conjunto de todo esto, forma el Sistema Aduanero Mexicano como decíamos anteriormente un conjunto de normas escritas aplicables según la entrada o salida de las mercancías y de los medios en que estas se transportan. La aplicación de estas normas obedece a 5 elementos: a) Régimen aduanero aplicable b) Clasificación arancelaria correspondiente c) origen de las mercancías d) valor de los embarques y La Aduana de despacho y cada uno de estos elementos desprende una serie de normas antes descritas.<sup>6</sup> Pero si todo lo anteriormente escrito es lo que

---

<sup>5</sup> Reyes Díaz Leal Eduardo, "El despacho Aduanal", Bufete Internacional Consultores y Abogados, México, 2003. P. 79-84.

<sup>6</sup> Reyes Díaz-Leal, Eduardo. "Sistema Aduanero Mexicano". 2006. México: Bufete Internacional de Intercambio, S.A. de CV. 2004, pp. 1-52

debe regir en leyes todo lo referente a aduanas, también debemos de tomar en cuenta que pasar toda mercancía por la aduana es demasiado complicado y es donde se genera la corrupción de la cual hablaremos en el siguiente capítulo

## **2.2 IMPORTANCIA DE LA ADUANA DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MEXICO 2005-2009**

La importancia que tiene la aduana del Aeropuerto de la CD. De México para la presente investigación es porque al ser México el decimocuarto país mas grande del mundo y quinto en América. El AICM se ubica en la posición numero 1 a nivel Nacional y 41 a nivel Mundial en transito de pasajeros con un movimiento cercano a los 23 millones al año pues por ella transitan pasajeros de muchas partes del mundo en vuelos no sólo directos, si no muchos de ellos con escalas, en lo que respecta a carga esta situado en el sitio 46 con un movimiento superior a las 371 mil toneladas anuales. La complejidad para identificar el origen de los productos que llegan al país se incrementa, ya que habrá que identificar su procedencia.

A diferencia de otras aduanas en la que se puede observar contenedores de algún producto a granel que se presenta a despacho con una sola secuencia y en un sólo pedimento, en la aduana del AICM es común ver pequeños vehículos de carga que presentan a despacho 15 pedimentos con 5 secuencias cada uno, es decir en menor volumen pero con gran variedad de artículos.

El AICM, aunque registra proporcionalmente el ingreso de mercancía originaria de los principales socios comerciales, también recibe productos de cualquier otra parte del mundo. La Aduana de Carga, un recinto fiscal que depende de la Secretaría de Hacienda. Ahí se verifica todo eso. Los grandes decomisos se ven directamente con Dirección General de Aduana; Policía Federal Publica trabaja únicamente detectando drogas en pasajeros o aviones comerciales, el AICM cuenta con mecanismos de seguridad reconocidos por los organismos internacionales, por la misma Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), Administración Federal de Aviación (FAA) de Estados Unidos y Asociación de Transporte Aéreo Internacional, (IATA, por sus siglas en inglés). Es uno de los que están considerados como aeropuertos seguros, los decomisos de droga en el aeropuerto, se realizan de manera sigilosa. Los decomisos no se hacen en áreas públicas, todo es en área operativa; si una maleta queda un rato ahí y nadie la levanta se recoge y se manda a

revisión. El Centro de Investigación y Seguridad Nacional (CISEN), es la agencia de inteligencia de México, dependiente de la Secretaría de Gobernación (SEGOB) trabaja en el AICM, así como Secretaría de la Función Pública a través de Contraloría Interna; la Secretaría de la Defensa Nacional, con Fuerza Aérea Mexicana; Procuraduría General de la Republica (PGR), Interpol, Policía Judicial Federal y la agencia del Ministerio Público número 63; Estado Mayor Presidencial, con el Hangar Presidencial y el Gobierno del Distrito Federal que se apoya en el Instituto de Servicios de Salud del DF (sanidad internacional).

En el aeropuerto también se encuentra la instalación de la Unidad de Transporte Aéreo del Estado Mayor Presidencial, la Base Aérea Militar 11 de Fuerza Aérea Mexicana (FAM), la Base Logística "Capitán Ingeniero Juan Guillermo Villasana", Cuenta con 18 almacenes fiscalizados ubicados en el Aeropuerto.

Por ello, este puerto aéreo se encuentra dentro de los 50 aeropuertos más importantes del mundo. Estamos en la posición 41 por el movimiento de pasajeros y en el lugar 46 por las operaciones de carga, es importante porque ofrece seguridad en sus vuelos, no hay actos de terrorismo y pocas veces hay accidentes que pongan en riesgo las mercancías, aunque eso si es un servicio mas caro que los terrestres.

Tiene una extensión de 746.43 hectáreas lo cual hoy día es insuficiente el espacio para el manejo de mercancía que ahí se lleva a cabo. Sirve de punto de enlace a 48 ciudades del país, 56 al extranjero, 25 a Estados Unidos, 11 de Europa, 8 de Sudamérica y una de Asia. Cuenta en su interior con servicios de 16 restaurantes, cinco farmacias, 14 bancos, 35 casas de cambio, un hotel y cinco agencias de viaje. En total alberga 393 negocios ideales que sirven de inversión económica.

Tiene mil 105 unidades terrestres, de las cuales 926 son taxis metropolitanos y 106 del tipo ejecutivo, en temporada baja mueve de 60 a 65 mil pasajeros, en temporada alta entre 70 y 75 mil pasajeros. Tiene 1, 500 elementos de seguridad de diversas corporaciones. Alberga 35 líneas de pasajeros y 19 de carga. Al año mueve a cerca de 26 millones de pasajeros y 371 mil toneladas de carga.

**2.2.1 COMPORTAMIENTO COMERCIAL DE LA ADUANA DEL  
AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MEXICO**

AÑO	2005	2006	2007	2008
TOTAL DE OPERACIONES DE CARGA EN TONELADAS	180.154	197.000	405.536	376.095 *
CRECIMIENTO	4.9	5.8	9.6	10.3

\*disminución del 7% con respecto a 2007

Fuente: Elaboración propia basada en datos encontrados en

<http://www.sat.gob.mx/sitiointernet/informetributario/informe2007t1/reporte.sw>

Fecha de consulta 25 de Octubre de 2009.

En cuanto a operaciones de aduana de traslado de mercancías en AICM fue de 371,000 toneladas y es conocido que ante la apertura del comercio exterior y con el fin de facilitar la operación mediante métodos de control, opera el sistema Automatizado Integral (SAII), así como el sistema de selección automatizado en los reconocimientos lo que conocemos como semáforo fiscal, facilitando así el trabajo aduanero. La mayoría de productos y mercancías fueron transportados por 10 de las principales aerolíneas de operación regular en el Aeropuerto capitalino; el primer lugar lo ocupó Aerotransportes Mas de Carga, seguida de Aerovías de México, Societe Air France, Cargolux Airlines Int. Compañía Mexicana de Aviación, Aerotransportes de Carga Unión, Martín Air Holland, United Parcel Service, y Airtransport International, Consorcio Aviacsa, American Airlines, Continental e Iberia, entre otras.

El AICM, aunque registra proporcionalmente el ingreso de mercancía originaria de los principales socios comerciales, también recibe productos de cualquier otra parte del mundo pues el tráfico aéreo es utilizado para reducir tiempos de traslado, lo que exige a la aduana reducir los tiempos de despacho con factores que requieren una organización moderna y eficiente por tal motivo es necesario detectar las mercancías que por ella ingresan.

## **2.2.2 MERCANCÍAS QUE SON INTRODUCIDAS POR LA ADUANA DEL AEROPUERTO DE LA CIUDAD DE MEXICO**

Son diversas las mercancías que pasan por la aduana del Aeropuerto desde ropa, medicamentos y productos comunes, hasta diamantes, Los animales son ejemplo de esto, ya que se intenta que el tiempo de transferencia sea a lo sumo media hora. Ballenas, tigres, elefantes, caballos, delfines, Incluso han llegado cadáveres expatriados, cabezas humanas sin identidad para colaborar con una investigación internacional y órganos humanos que serán trasplantados.. La vía aérea resulta cara como medio de transporte de carga y quizás por ella llegan productos que tal vez no son tan comunes, pero sí valiosos, importantes o urgentes. Comparada con otras aduanas, la de la capital del País es pequeña, pero no por eso mueve pocas mercancías, ya que en 2008 se trasladaron cerca de 350 mil toneladas. En promedio, el tiempo que tarda en descargarse un avión y llegar a los almacenes fiscalizados es de 50 minutos, pero en ocasiones se tiene que hacer mucho más rápido. En otras ocasiones, lo que importa del producto no es la rapidez, sino la seguridad, porque el valor de los productos es demasiado alto, como cuando por la aduana pasó una colección de diamantes. La caja venía resguardada por un sujeto, que no se separaba de ella, y cuando finalmente tuvo que ir a resolver algunos trámites, me pidió que la resguardara un momento, que no la perdiera de vista. Cuando regresó la abrió para examinar el contenido, ni más ni menos que puros diamantes contó un agente que ahí labora. La misma suerte corren las muestras médicas, de alimentos, prototipos de aparatos electrónicos y autos. Los productos pueden ser introducidos dependiendo el país de origen y el proceso de elaboración, siempre y cuando se cumpla con los requisitos fitozoosanitarios o acuícolas establecidos para su importación, como son:

# Animales vivos, vegetales, productos y subproductos que se pueden Importar en equipajes y automóviles

<p style="text-align: center;"><b>Importación turística permitida</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>Importación turística regulada (requiere el cumplimiento de ciertos requisitos)</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>Importación prohibida</b></p>
<p>Se pueden internar productos en volúmenes para consumo o uso personal sin que exista riesgo de introducción de alguna plaga o enfermedad, previa inspección ocular, tales como: Tabaco para fumar, artículos de hueso pulidos, pieles curtidas y terminadas, alimentos secos, cocinados, envasados y embotellados que (siempre y cuando no provengan de países cuarentenados). Café tostado, ciruela pasa, especias envasadas o empaquetadas, hierbas secas medicinales, Frutas y legumbres en conserva o cocidas, frutas secas. De Estados Unidos de América con el sello de USDA: carne de cerdo ya sea refrigerada, congelada, enlatada al alto vacío, cocida y procesada, paté enlatado estéril de cerdo; Carne de ave fresca, congelada, cocida o procesada, siempre y cuando no sean originarios de estados cuarentenados por Influenza Aviar (Connecticut, Pennsylvania, California, Texas, Delaware, New Jersey, Maryland y San Luis Missouri, *estatus sanitario actualizado a diciembre de 2004). Leches, lácteos y quesos; todos estos productos con</p>	<p>Los siguientes productos de origen vegetal o animal pueden ser introducidos dependiendo del país de origen y/o procedencia, la especie animal y el proceso de elaboración al que hayan sido sometidos, siempre y cuando se cumpla con la regulación fitosanitaria y zoonosanitaria establecida para su importación: Animales vivos (aves canoras y de ornato, conejos y otras pequeñas especies), Huevo, Pieles no terminadas o sin curtir, Trofeos de caza, Material vegetativo (semillas, esquejes, etc.) frutas, verduras, flores, cereales, plantas, etc. Productos lácteos, abejas y sus productos (excepto miel) carne fresca, seca, enlatada o congelada y productos cármicos (embutidos, ahumados, salados, maduros, etc.), que no procedan de países con cuarentena absoluta. Medicamentos y productos biológicos para uso veterinario, langostas, camarones, cangrejos, artemias, harina y pelets de crustáceos (no procede de acuerdo a la Circular 420 del 25/ago/04). Organismos vivos Genéticamente modificados objetos que presenten restos de productos orgánicos</p>	<p>Por ningún motivo pueden ser introducidos los siguientes productos al país, ya que representan un alto riesgo de introducción de plagas y enfermedades a México: Tierra, paja, envases rellenos de heno y adornos de paja. Productos alimenticios de elaboración casera. Harinas de origen animal. Carne fresca, seca, enlatada o congelada, productos cármicos (embutidos, ahumados, salados, maduros, etc.), que procedan de países cuarentenados, o que no vengán con su empaque y etiqueta original, perfectamente identificada indicando la especie animal, el país de origen y/o procedencia. Vacunas o biológicos que contengan cualquier componente de las enfermedades y plagas exóticas, publicadas en el "Acuerdo donde se enlistan las enfermedades y plagas exóticas y enzooticas de notificación obligatoria en los Estados Unidos Mexicanos Publicado el 5 de marzo de 2009</p>

Fuente: <http://www.aicm.com.mx/Dependencias/SAGARPA/index.php?Publicacion=344> fecha de consulta 25/Octubre/2009.

En el aeropuerto existen también aquellos artículos que están prohibidos. Entre los artículos prohibidos y no autorizados en el equipaje de mano y documentado, se encuentran todo tipo de sustancias inflamables, antorchas, encendedores de gas, combustible para encendedores, cerillos, todo tipo de explosivos, aerosoles (excepto los de cuidado y belleza personal en cantidades limitadas), químicos inhabilitantes como cloro para albercas, decolorantes, baterías con ácido líquido (salvo las que se utilizan para sillas de ruedas), gas lacrimógeno y comprimido, incluso extintores.

Pero si bien es cierto que se tiene control en México con mercancías permitidas y no permitidas se detecta, corrupción la cual se mostrara mas adelante. Transparencia Internacional ([www.transparencia.org.es](http://www.transparencia.org.es)) es una organización no gubernamental a escala universal dedicada a combatir la corrupción y congrega a la sociedad civil, sector privado y los gobiernos en una vasta coalición global En el análisis presentado por la firma Transparencia Internacional, de los 22 países que se tomaron en cuenta para el análisis, México se ubicó en el sitio 20, sólo superado por China y Rusia.

Eduardo Bohórquez, director de transparencia mexicana, explicó que los resultados reflejan la lucha de los países por colocarse en un contexto comercial de exportación y que los países en desarrollo tienen más posibilidades de caer en actos de corrupción. En los últimos lugares figuraron también India, Brasil y Taiwán. En el estudio se otorga una calificación a cada país, del cero al nueve, la cual, mientras más alta sea, indica mayor transparencia de las compañías de tal nación. En este ranking, México obtuvo 6.6 puntos, por debajo de los 8.8 que lograron Bélgica y Canadá, ambos encabezan el primer lugar del índice. Los resultados están basados en la Encuesta de Fuentes de Soborno 2008, la cual se aplicó a casi tres mil altos empresarios de 26 países y territorios con apoyo de Gallup Internacional. Los encuestadores tomaron al menos 100 empresarios de cada país para su evaluación.



### **CAPÍTULO 3 CORRUPCION DE SERVIDORES PUBLICOS EN LA ADUANA DEL AEROPUERTO DE LA CIUDAD DE MEXICO**

---

Es una realidad cruel la que vivimos los mexicanos: falta de oportunidades, inseguridad, desempleo y corrupción conocida por todos entre otros problemas. Las irregularidades que se dan en las aduanas es poco conocida pero que impactan directamente a los grupos más vulnerables de la sociedad en la provisión de servicios. La corrupción que existe en México, le cuesta al país crecimiento económico, en el siguiente apartado conoceremos el concepto de corrupción y como es que afecta a la aduana del Aeropuerto de la Ciudad de México. La situación de corrupción se da desde varios ángulos.

#### **3.1 CORRUPCIÓN**

La Corrupción es un tema de investigación difícil de abordar. Es evidente que resulta sumamente complicado recabar datos fiables y de manera sistemática sobre actividades ilegales o producto de corrupción.

Según el diccionario de la real academia española, corrupción es acción y efecto de alterar algo. Pueden distinguirse cuatro elementos que caracterizan a la corrupción:

1. Toda acción corrupta, consiste en la trasgresión de una norma.
2. Se realiza para la obtención de un beneficio privado.
3. Surge dentro del ejercicio de una función asignada.

El individuo corrupto intenta siempre encubrir activamente su comportamiento. Se tratara de dar brevemente los tipos de corrupción que aquejan al Aeropuerto AICM, con pequeños ejemplos ocurridos en este. La definición final que se utilizara será la del Banco Mundial que dice: La corrupción es el abuso de poder público en beneficio propio. Esta definición nos indica que quién comete un acto corrupto está en una

posición de poder y que está recibiendo algún tipo de beneficio (ya sea monetario o no) que no sea procedente o que simplemente es ilegal.

La corrupción por lo tanto es un problema multifacético y complejo con distintas causas y efectos. Estas características se relacionan con la conducta del agente corrupto al secreto, la apariencia de ilegalidad y la alteración de las funciones públicas para conseguir una ventaja privada. El aspecto medular de esta conducta radica en que la gente realiza la acción corrupta cumpliendo una función que cae dentro de la esfera de atribuciones que le compete, de acuerdo a normas legales o administrativas vigentes. La situación de corrupción se da desde varios ángulos. Uno de los principales problemas de la corrupción en general en todas las aduanas y la que nos ocupa la presente investigación que es la que se da en el Aeropuerto surge dentro de su personal de recursos humanos, su organización y legislación misma.

### **3.2 TIPOS DE CORRUPCION DENTRO DEL AEROPUERTO**

Existen diferentes tipos de corrupción que aplican en el Aeropuerto, que van desde la corrupción en su personal, primeramente, seguida de la corrupción administrativa, de ocultamiento de información que también califica dentro de corrupción, así como en la alteración a la ley y su normatividad aduanera beneficiando al contrabando, empezaremos por hablar de la situación de corrupción que se da en su personal de recursos humanos, claro esta basada también en sus bajos salarios, en su falta de capacitación continua, falta de ética y muy mayormente en la selección de su persona, en otras ocasiones quien ocupe puestos importantes dentro de la aduana, sustituye a los empleados de las administraciones central, regional o local, por personas que ligadas a él por vínculos políticos, familiares o de amistad, pero que carecen de especialización de sus puestos.

En muchos casos, los Gobiernos han querido compensar su escasa atención a la Administración permitiendo que sus funcionarios buscaran otras fuentes de ingresos que nivelaran sus exiguos salarios. El producto ilícito de las prácticas corruptas beneficia no sólo al empleado que las realiza sino a quien lo designó, al grupo al que pertenece y al partido político que le respalda. Actualmente la Administración General de Aduanas cuenta con 5,730 empleados, contratados de la siguiente forma: 3,973 contratados con plaza presupuestal 1,727 contratados bajo el régimen de honorarios 66 contratados de manera eventual.

De los trabajadores contratados bajo el esquema de honorarios, aproximadamente 1,400 en Agosto del 2009 sustituyendo a los inspectores fiscales por la misma corrupción, a los cuales se les llama Oficiales del Comercio Exterior y cuya capacitación se hizo en tres meses. En su mayoría son jóvenes de entre 18 y 30 años de edad, en general hombres, fueron capacitados en despacho de pasajeros, uso de rayos gama, entre otros. Mil 400 oficiales de comercio exterior serán distribuidos en todas las aduanas del país y el objetivo es frenar la corrupción que ha permitido el internamiento de cientos de miles de automóviles de manera ilegal, así como armamento para los cárteles y contrabando. tienen estudios arriba del bachillerato y hasta licenciaturas, pero dicho personal no cuenta con prestaciones de ley, como son seguridad social, prima vacacional, reparto de utilidades y aguinaldo resulta que este esquema de contratación tiene el enorme inconveniente de no otorgar seguridad en el empleo, por lo que no crea lealtad a la institución. Todo lo anterior, junto con la exposición normal que la función aduanera tiene por su propia naturaleza, facilita el que estas personas sean susceptibles de cometer actos de corrupción.

Una Oficial de comercio exterior que pidió el anonimato dijo que el sueldo es insuficiente para conservar su nivel de vida y el de su familia, por lo que en la frontera norte se ven obligados a rentar habitaciones o departamentos que pertenecen a traficantes de mercancía. En esa zona en promedio se pagan 300 dólares al mes (6 mil 300 pesos) si se trata de un departamento individual y si es compartido son 200 dólares (2 mil 500 pesos). De acuerdo con fuentes del Servicio de Administración Tributaria (SAT), los nuevos empleados públicos ganan en promedio 15 mil pesos al mes.<sup>3</sup>

Dicen que las aportaciones de los oficiales al Fovissste les permiten acceder a préstamos para la adquisición de vivienda, cumpliendo con los requisitos. Pero la oficial señaló que su contrato es temporal, además de que suelen trabajar hasta 12 horas. Según el SAT el contrato se renueva sin que se pierda antigüedad ni prestaciones, que las jornadas son de ocho horas y que los empleados pueden ejercer un servicio de carrera en la AGA.

---

<sup>3</sup> Servicio de Administración Tributaria. "Plan Estratégico 2007-2012". México, Talleres Gráficos de México. 2007, pp.117-123.

Resulta que ya empezaron algunos de los empleados a desertar o fueron detenidos por cometer actos ilícitos durante sus funciones. Según el SAT, al 30 de noviembre de 2009, se dieron de baja 150 funcionarios, equivalente a 10% de los oficiales de comercio exterior contratados a esa fecha. Con esto vemos que existe todavía una debilidad en la administración de personal y de profesionalización y que los oficiales algunos de ellos caen en la corrupción pues esta va desde el caso aislado que involucra a un sólo burócrata, hasta convertirse en un fenómeno general que origina una serie de distorsiones en la economía. Ahora bien, vamos a señalar algunos de los tipos más importantes de corrupción que se dan en la aduana.

Primeramente se hablara de la Corrupción administrativa: Corrupto es por lo tanto el comportamiento desviado de aquel que ocupa un papel en la estructura estatal. La corrupción es un modo particular de ejercer influencia: influencia ilícita, ilegal e ilegítima. Esta se encuadra en referencia al funcionamiento de un sistema y, en particular, a su modo de tomar decisiones. La corrupción administrativa sería entonces el genérico de los delitos que se cometen en el ejercicio de un cargo publico, en el aeropuerto si se da este problema claro ejemplo lo encontramos con el caso que se dio a conocer, con los llamados 500 expedientes de la Secretaria de la función publica el cual revelan que 593 funcionarios bajo el mando del administrador general de aduanas han incurrido en irregularidades ligadas a fraude, robo de mercancías, abuso de autoridad y contrabando, que comprueba que la corrupción en aduanas, lejos de desaparecer se incremento en el gobierno de Vicente Fox y que funcionarios de alto nivel bajo el mando del Secretario de Hacienda, Francisco Gil Díaz, encubrieron el contrabando ilegal que ingresaron al país por las 49 aduanas incluida la del AICM.<sup>4</sup>

La integridad exige un recto cumplimiento de las normas que regulan sus actividades y expresa la relación entre la conducta pública y su adecuación al código ético y jurídico. Sin embargo, la integridad no basta; debe de ir acompañada de responsabilidad, es decir, la obligación de responder en el desempeño de su cargo ante la sociedad. A estos elementos se suma la transparencia, la que constituye una base adscrita a la responsabilidad e integridad de los servidores públicos. Los

---

<sup>4</sup> Datos obtenidos del artículo escrito por Pérez Ana Lilia “Aduanas los 500 expedientes de la corrupción” de la Revista Contalinea Periodismo de Investigación, año 4 núm.42 Septiembre 2005. pp. 22-27.

fenómenos de corrupción aumentan cuando las funciones públicas no son transparentes y cuando no pueden ser controladas ni constitucionalmente ni por la ciudadanía.

La corrupción existe también cuando hay manejo indebido y el ocultamiento de información siendo el primero el aprovechamiento indebido en beneficio propio o de terceros, de cualquier tipo de información reservada a la que se hubiese tenido acceso en función de su cargo. El ocultamiento de información consiste en retener información de un servidor público, privado, o un particular, la cual debería enfrentar en función de su cargo este tipo de corrupción se encuentra plasmado, en el gobierno de Felipe Calderón, la administración pública federal ha clasificado como confidenciales 255 mil expedientes, los cuales sumados a los reservados en la gestión de Vicente Fox ascienden a 4 millones 255 mil 718, según se desprende del Índice de Expedientes Reservados, proporcionado por las 240 dependencias federales al Instituto Federal de Acceso a la Información (IFAI). El Servicio de Administración Tributaria (SAT) y el Instituto Mexicano del Seguro Social (IMSS) encabezan la lista, con alrededor, cada uno, de medio millón de expedientes.

En el caso del SAT, la gran mayoría de los expedientes reservados se refieren a Observaciones y recomendaciones realizadas por los órganos fiscalizadores, en torno a las actividades que se llevan a cabo en las aduanas establecidas en el país, vinculadas con la empresa Integradora de Servicios Operativos, (ISOSA), la cual fue desaparecida por el gobierno foxista luego de que salieron a la luz diversas irregularidades que causaron daños al erario por más de 10 mil millones de pesos. Los expedientes confidenciales que dan seguimiento a las irregularidades cometidas en las aduanas suman 232. Cabe destacar que Francisco Gil Díaz, ex titular de la SHCP, ha sido señalado como uno de los presuntos funcionarios que cometieron irregularidades en el caso de ISOSA. Los expedientes referidos no podrán conocerse hasta después de 12, 10 o cinco años. Por ejemplo, el expediente AGA-ACSEA, Presuntas irregularidades de funcionarios públicos, a cargo de la

Administración General de Aduanas, no podrá ser abierto sino hasta febrero de 2016; su clasificación ocurrió en 2004.<sup>5</sup>

Otro tipo de corrupción es el soborno este tipo de corrupción implica el uso inapropiado del servicio público (y también del privado) para obtener beneficios materiales. Dentro del soborno hay dos clasificaciones.

El primero, es el pago que se hace por recibir un servicio con diligencia y el segundo es cuando se hace un pago que busca cambiar una decisión, violando leyes, reglas y reglamentos.<sup>6</sup> Este tipo de corrupción también ocurrió en el aeropuerto de la Ciudad de México, Entre estos casos están: Ana Laura Guerra Radillo, jefa del Departamento de Salas del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, quien en noviembre de 2006 permitió el pago de impuestos a un usuario que excedió su franquicia en lugar de confiscar mercancía que no estaba legalmente registrada. También omitió la revisión en la sala nacional "A" del equipaje de los pasajeros del vuelo 817 de Mexicana de Aviación, procedente de Orlando, Florida, el 21 de febrero de 2007.<sup>7</sup>

Los problemas se dan en la alteración a la ley y normatividad aduanera y surge en el valor factura, donde muchas veces la corrupción recae cuando faltan datos o requisitos de la factura de la mercancía así como alteración de los datos originales, que se considera supuestamente falta de factura, que quien lleva toda esta documentación llegan a aceptar bajo cierta cantidad sobornando y creando un círculo vicioso que tanto afecta al comercio y muchas veces incrementa el contrabando, comúnmente también se dan anomalías en la clasificación arancelaria. Las regulaciones y restricciones arancelarias tienen sus fundamentos jurídicos en la Ley de Comercio Exterior, mismos que tienen su origen en las disposiciones de la (OMC) Organización Mundial de Comercio.

---

<sup>5</sup> Elizabeth Velasco, periódico, La Jornada del día 30 de abril de 2007.p7.

<sup>6</sup> Este tipo de corrupción está contemplado en México dentro del Código Penal Federal como Cohecho en el artículo 222, fracción I . La fracción I dice que [cometen el delito de cohecho] El servidor público que por sí, por interpósita persona solicite o reciba indebidamente para sí o para otro, dinero o cualquiera otra dádiva, o acepte una promesa, para hacer o dejar de hacer algo justo o injusto relacionado con sus funciones.

<sup>7</sup> Guadalupe Hernández El Universal Pág.4C Jueves 07 de agosto de 2003

Estas medidas consisten en permisos previos, cupos máximos, marcado de país de origen, certificaciones, cuotas compensatorias y los demás instrumentos que se consideren adecuados pero muchas veces la clasificación es incorrecta, aquí la dificultad consiste en que es muy difícil conseguir evidencias directas para comprobar la corrupción, los funcionarios se basan más bien en la experiencia para la valoración de las mercancías, con lo cual se tiene amplia discrecionalidad para operar de forma irregular.

En cuanto al contrabando aquí el negocio es en los documentos del certificado de origen, en la subvaluación en las cuotas compensatorias y en la falta de control de los Agentes Aduanales claro ejemplo lo vemos en un estudio de la Administración General de Aduanas (AGA) que detectó que al menos la mitad de las empresas importadoras que operan en el país incurre en irregularidades que podrían ser consideradas como contrabando técnico que implica la triangulación de mercancías, la falsificación de los certificados de origen y el reetiquetado. Esto ocurre, en parte, debido a los vacíos legales que existen en el Tratado de Libre Comercio de América del norte (TLCAN), pero también a causa de los fenómenos de piratería y contrabando que persisten en México.

En el caso del ramo textil, esta industria es escasa en Estados Unidos y por ello su producción entra a México con arancel cero, mientras que los textiles asiáticos deben pagar impuestos muy altos a la importación. Así, comercializadores norteamericanos importan telas asiáticas, las reenvían a México y sólo cambian la documentación, este tipo de contrabando está apoyado por mafias internacionales que se benefician de un nicho propicio para la distribución, como es la existencia en México de más de 15 millones de personas involucradas en la economía ilegal o llamada informal.

Si hay piratería quiere decir que hay una falta de control y fiscalización; hay contubernio y corrupción, la gente se da cuenta que las autoridades no detienen a los verdaderos responsables, sino sólo a los chóferes, a los que dan la cara, que generalmente son los más ignorantes del esquema fraudulento.

Algunas empresas que se encuentran en estos casos y que incurren en contrabando son firmas como Zara, Bershka y tiendas Soriana, por presuntas prácticas de importación ilegal. Los sectores más afectados por el contrabando, son el textil y el calzado, entre otros. Eduardo Mizrahi, presidente de la Cámara Nacional de la Industria del Calzado, denunció que ha entrado al país calzado asiático a un dólar por par.”<sup>8</sup>Dado que la corrupción proviene de diferentes fuentes, se hace necesaria una estrategia que genere compromisos tanto en el sector privado, como en la ciudadanía y los funcionarios de las aduanas de las diferentes entidades públicas y el mismo gobierno en general, las autoridades deben detectar y sancionar a los evasores fiscales y contrabandistas, para lo cual los agentes aduanales deben ser los mejores aliados del gobierno, pues son los que cristalizan las importaciones de productos, este tipo de contrabando debe de ser motivo para investigarlo mas de cerca, una posible organización para llevarlo a cabo es la convención para combatir el cohecho en servidores públicos extranjeros en transacciones comerciales internacionales, que pertenece a la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), también conocida como Convención Anti-cohecho, se firmó en 1997 y entró en vigor el 26 de julio de 1999. Hasta el momento la Convención cuenta con 37 países miembros.

La Convención es un acuerdo internacional a través del cual los países que forman parte establecen medidas para disuadir, prevenir y penalizar a las personas y a las empresas que prometan, den o encubran gratificaciones a funcionarios públicos extranjeros que participan en transacciones comerciales internacionales, como un mecanismo de combate al cohecho. Busca prevenir la comisión de actos de cohecho en transacciones comerciales internacionales de los países signatarios y promueve el establecimiento e imposición de sanciones a servidores públicos, personas, empresas y profesionistas que encubran o participen en un acto de cohecho. A través de ella, se define el delito, la base jurisdiccional, las disposiciones secundarias y la organización de la cooperación mutua entre los estados miembros en asuntos de apoyo y extradición.

Este instrumento jurídico internacional declara ilegal el pago de sobornos para la obtención de negocios internacionales. Adicionalmente, la OCDE adoptó una

---

<sup>8</sup> Guadalupe Hernández El Universal Pág.4C Jueves 07 de agosto de 2003

recomendación sobre el combate al cohecho en las transacciones comerciales internacionales que complementan la Convención sobre temas como las compras gubernamentales y el papel de los requisitos contables, las auditorías externas y los controles internos de las empresas.

En 1996 la OCDE había adoptado otra recomendación, en donde se establecía la prohibición de deducir fiscalmente los pagos de sobornos efectuados por las empresas, práctica que era vigente en países como Canadá, Francia, Alemania y Japón. Actualmente, el soborno realizado a servidores públicos extranjeros es perseguido y castigado, independientemente de que el funcionario que reciba el beneficio sea acusado o no.

México firmó la Convención el 17 de diciembre de 1997 y fue ratificada por el Senado de la República el 22 de abril de 1999.

1) ¿Por qué es necesario cumplir con la Convención? Porque crea igualdad de oportunidades y una relación comercial sana en las empresas que compiten por las contrataciones gubernamentales además, impacta positivamente en el grado de inversión en México y porque mejora las percepciones de la opinión pública, las cuales son consideradas para la conformación de índices de transparencia y corrupción.

2) Sanciones que contempla la convención: El culpable puede ser perseguido en cualquier país miembro de la Convención, independientemente del lugar donde fue cometido el acto de cohecho. En el caso de personas, las sanciones incluyen la privación de la libertad. El delito de cohecho puede ser motivo de extradición. El dinero o el bien utilizado para cometer el cohecho, o el beneficio obtenido por ofrecerlo, pueden ser embargados y decomisados o se pueden imponer sanciones monetarias comparables.

3) Objetivos de la Convención: Eliminar la competencia desleal generada por gratificaciones extraoficiales y Castigar o penalizar a las empresas y a las personas que prometan u otorguen pagos a oficiales extranjeros con el fin de favorecer y beneficiar sus negocios.

### **3.3 PROPUESTAS PARA ERRADICAR LA CORRUPCIÓN EN EL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MEXICO**

Después que hemos analizado el tema de Corrupción, surgen algunas inquietudes para proponer con respecto a erradicarla, si bien es cierto que son simples propuestas, vale la pena darlas a conocer y llegar tal vez a analizarlas para ver si son viables y tal vez algún día alguien pueda llevar a cabo algunas de las mismas, las propuestas van primero encaminadas a los recursos humanos que trabajan en la aduana del Aeropuerto, tales cambios como modificar la política de contratación para que dichos empleados sean contratados con plazas presupuestales y no por honorarios como últimamente se ha estado haciendo y se considere una nueva percepción salarial acorde con el riesgo, como es el caso de los nuevos Oficiales de Comercio Exterior. Que el personal tenga el perfil que requiere el puesto que ocupa así como asegurar los mecanismos que generen en el personal un sentido de pertenencia a la institución tal vez dándoles mayor capacitación.

Modificar los procesos de reclutamiento para asegurar la incorporación de personal con los perfiles adecuados, basados en pruebas técnicas, psicológicas y de confiabilidad predefinidas y promover esquemas de desarrollo que permitan al personal evolucionar en los diferentes niveles de la organización mediante la gestión de planes de carrera que conforme hagan bien su trabajo sean ascendidos de puesto con un mejor salario.

La creación de un Centro de Capacitación, hago hincapié que platicando con una oficial del comercio exterior, que pidió omitir su nombre, dijo que el entrenamiento se estaba dando en el colegio militar de México, el cual duro quince días con practicas como las del ejercito, hasta enseñarlos a disparar armas, y no esta mal pero que tuvieran un lugar fijo para continuamente ser capacitados, la capacitación general duro solo dos meses para los actuales oficiales, se propone a la vez se les de formación tanto de valores humanos como lealtad, compromiso e integridad que impulse, el cambio y la honestidad como también de conocimientos aduaneros, misma que deberá convertirse en el soporte para la creación de habilidades específicas para el personal e incorporarse a lo que hoy es el Servicio Fiscal de Carrera logrando diseñar y ejecutar un esquema riguroso de reclutamiento y selección de personal robusteciendo y profesionalizando a los funcionarios de las aduanas y fomentar la integridad y capacitación del personal de acuerdo con las

necesidades de la operación aduanera en el Aeropuerto y de acuerdo al manejo de las mercancías que ahí se reciben.

A estas propuestas se encuentran también dificultades para el logro de las mismas. Porque por ejemplo hay problemas con la sustitución del personal operativo relacionado con la operación porque muchos de ellos son empleados de base y suelen ser sindicalizados por lo mismo muchos de ellos no pueden ser sustituidos.

Los puestos clave son muchas veces dados a algún conocido y con falta de preparación, sigue fomentándose de parte de particulares para sobornar al personal aduanero y el personal interno y externo que se da cuenta de casos de corrupción por evitar problemas y represalias se abstienen de denunciarlos.

El entrenamiento formal no es un objetivo estratégico, lo cual propicia que el conocimiento se siga adquiriendo en una medida a través de la práctica, la cual involucra acciones corruptas, pues hay carencia de normas bien definidas con relación al reclutamiento, ascensos, designación de cargos y promociones evaluación de rendimiento y de incentivos.

Las propuestas van encaminadas también en cuanto a la estructura organizacional alineadas a la estrategia e incentivos asociados a la obtención de resultados, donde se fomente la integridad y capacitar al personal de acuerdo con las necesidades de la operación aduanera, adecuándose a las necesidades de la Aduana, Conformando un equipo de trabajo profesional y honesto, capaz de administrar adecuadamente el cambio.

Adicionalmente, deben realizarse acciones que garanticen la seguridad de las instalaciones aduaneras, así como del personal que trabaja en las mismas. Asimismo, contar con una cultura institucional que permita impulsar el profesionalismo, la honestidad, integridad y el compromiso de su personal, Generando la confianza de los usuarios en la operación aduanera.

En la aduana del AICM, podría reubicarse la instalación de la aduana, áreas de revisión de carga y áreas administrativas pues son Instalaciones insuficientes para atender la demanda en el despacho aduanero. Existe congestionamiento en la ruta fiscal y áreas de revisión, hace falta espacio para la instalación de equipos de rayos gamma comparada con otras aduanas, la de la capital del País es pequeña, pero no por eso mueve pocas mercancías, ya que en 2008 se trasladaron cerca de 350 mil toneladas. En promedio, el tiempo que tarda en descargarse un avión y llegar a los

almacenes fiscalizados es de 50 minutos, pero en ocasiones se tiene que hacer mucho más rápido.

se requiere equilibrar la estructura de la aduana a fin de que se tenga suficientes recursos para atender los crecientes volúmenes, horarios y necesidades que la operación les está exigiendo. Se propone el servicio en las aduanas el cual no se ofrece las 24 horas incrementando tal vez más empleos.

Se propone que los trámites aduanales se realicen ante una sola instancia se propone la ventanilla única en aduanas debido a que muchas veces hay que visitar otras secretarías como la de economía, salud etc. Por trámites administrativos engorrosos que hacen lento el comercio.

Por otro lado, establecer la evaluación del desempeño como eje del desarrollo en la organización, a fin de promover la mejora continua del funcionario y de la institución, a través de valorar el cumplimiento de los objetivos individuales y su alineación con los objetivos estratégicos. Lo anterior permitirá tal vez crear un sistema completo de incentivos podrían darles premios a un mejor desempeño.

Se debe por lo tanto contar con personal con el perfil y las competencias requeridas y fomentar programas para robustecer y profesionalizar a los funcionarios de la aduana no solo del Aeropuerto sino de todas las aduanas de México.

Se proponen también cambios en su normatividad como la transparencia de servicios de comercio exterior y proporcionar a los usuarios de la aduana toda la información relacionada con los trámites y servicios de comercio exterior que permita el fácil cumplimiento.

Tratar de conocer mejor a los contribuyentes (usuarios). Identificar y analizar a quienes participan en el comercio exterior a fin de lograr estrategias efectivas de servicio, atención y control.

Promover proyectos de facilitación y la simplificación de trámites y procedimientos dando así facilitación del comercio exterior.

Contribuir al fortalecimiento de la Seguridad Nacional teniendo intercambio de información y la estrecha colaboración con otras dependencias del gobierno, así como con las autoridades aduanales de otros países, para tener un comercio exterior seguro y dar seguimiento de los programas relativos al combate al contrabando y la corrupción.

Modernizar el sistema aduanero: Integrar procesos que permitan fortalecer el servicio, con infraestructura para mejorar las instalaciones y la introducción de tecnología de punta para competir a nivel mundial. Combatir el contrabando: Mediante la óptima detección y solución de irregularidades, al aplicar controles más estrictos en el sistema aduanero, apoyados con la colaboración nacional e internacional así como transparentar y mejorar la imagen del servicio aduanero: Con la continua profesionalización del personal y la difusión de procesos para ofrecer al usuario un servicio íntegro.

En cuanto a las propuestas de tipo judicial sería bueno que el gobierno y la cámara de legisladores tal vez podrían generar iniciativas de ley más transparentes e informar a través de canales adecuados sobre sus actividades. En cuanto a la sociedad civil podría participar creando organizaciones civiles como contralores del Sistema judicial y exigir como ciudadanos un comercio sin corrupción.

---

## LA PROBLEMÁTICA DE LA CORRUPCIÓN DE SERVIDORES PÚBLICOS EN LA ADUANA DEL AEROPUERTO DE LA CIUDAD DE MÉXICO (2005-2009)

---

### CONCLUSIONES

La corrupción surge como una derivación directa del sistema burocrático, como una consecuencia de la imposibilidad práctica de regularizar y estandarizar el comportamiento humano en las organizaciones (caso aduanas). Durante la investigación, se pudo analizar que la teoría utilizada sobre burocracia estaría ideal para el buen funcionamiento de una sociedad como la nuestra y se planteó esta teoría para demostrar cómo es que la comunidad mexicana ha dejado a un lado los preceptos a seguir de esta ideología y ha cambiado por el solo hecho de surgir la corrupción, contrabando e informalidad demostrando con esto que lo que bien era llamado burocracia en la antigüedad por Weber, deja de ser lo que era para convertirse en soborno. Se utilizó la teoría de la burocracia de Max Weber, la cual según su estructura y principios, identificó las siguientes normas básicas fundamentales de ésta: 1) los funcionarios de la administración están organizados en una jerarquía de mandos 2) los funcionarios son remunerados mediante un sueldo y no reciben gratificaciones por servicios 3) la autoridad de los funcionarios proviene de su cargo y está determinada por éste 4) el nombramiento responde a méritos probados, no a recomendaciones 5) las decisiones se toman de acuerdo a reglas estrictas preestablecidas, y por último 6) las burocracias actúan mediante la aptitud técnica y mantiene un registro de sus actuaciones. Según las normas básicas planteadas por Weber, se llevan a cabo medianamente en el Aeropuerto de la Ciudad de México y en las aduanas de México, porque la burocracia sería entonces precisamente un medio de control de la corrupción y no un producto de ésta, si una sociedad permite, por omisión, pequeñas transgresiones en sus relaciones con las burocracias, favorece la aparición de un continuo de corrupción cuyos efectos a corto plazo son pequeños, pero que a largo plazo son nefastos para la sociedad. Desde una perspectiva institucional, por otra parte, la posibilidad de que se produzcan actos corruptos se incrementará si el marco institucional o las normas

establecidas por un gobierno no establecen los incentivos y los medios de cumplimiento obligatorios adecuados para evitar que los funcionarios públicos y los usuarios perciban mayores ventajas en infringir las normas que en cumplirlas.

En un marco signado por la competencia a nivel mundial ninguna empresa queda al margen de su obligación de competir, la cuestión es si la misma está en reales condiciones para hacerlo, sobretodo en un marco competitivo donde las exigencias mínimas son cada vez mayores. La búsqueda de organizaciones implica eliminar los procesos y actividades innecesarias, en este caso la corrupción principalmente la que se da en sus servidores públicos fortaleciendo al mismo tiempo el comercio y la competitividad que el país necesita para salir adelante. La corrupción no trae competitividad para el comercio de nuestro país, pues los únicos beneficiados son los gobiernos o funcionarios corruptos, que obtienen dinero y poder y por eso prefieren ver mejor por sus intereses que por los nuestros. Al lado de la modernización de las aduanas también es indispensable que la Legislación aduanera se modernice, a fin de que reconozca y de legalidad a los métodos y procedimientos apoyados en equipo y sistemas informáticos innovadores, asimismo, se requiere de la regulación de los predios donde se encuentran instalaciones aduaneras y éstas se reconozcan como zonas federales exclusivas aislándose de cualquier intromisión de personal ajeno a las mismas.

En México los problemas mas comunes van encaminados a corrupción y aduanas que han sido dos palabras que en nuestro país han estado siempre vinculados. Quienes conocen a fondo el acontecer aduanero saben que hay también profesionales y técnicos que, dentro y fuera de la administración pública, se han entregado con pasión (más que con vocación) a la ciencia aduanera, haciendo de esta un verdadero apostolado que, como tal, no deja de depararles sufrimientos, angustias, incomprendiones, y muy escasas satisfacciones. Son individuos que aborrecen la corrupción dada su inalterable contextura. La idea de designar profesionales y técnicos en las diferentes funciones técnico-aduaneras públicas y privadas no persigue, como se puede entrever, el exclusivo fin de erradicar actuaciones desacertadas: Persigue también el de frenar la corrupción, pues quienes no se han especializado en la materia mediante los esfuerzos, sacrificios, experiencia y tiempo requeridos para ello, caerán con mayor facilidad en la tentación de delinquir, porque en el fondo no aman ni sienten interés verdadero por esa materia y es por eso que poco a poco se pierde la noción de honestidad cayendo en una verdadera corrupción.

Debe, pues, abandonarse definitivamente la perjudicial práctica aún en vigor de designar en los cargos técnicos a personas cuyos únicos méritos consisten en ser compadres, camaradas, compañeros, recomendados, amigos o familiares del jefe de turno. Pero no hay que engañarse, También han sido numerosos los profesionales y técnicos aduaneros que en sus distintas posiciones administrativas han cedido ante las provocaciones de la riqueza fácil. Generalmente estas personas escudan sus ilicitudes en su propio saber especializado: Invocan reglas técnicas aparentemente sólidas que luego, al ser complacidos, desechan sin riesgos; conocen cuándo pueden amenazar con el cobro de derechos diferenciales, con la aplicación de multas o decomisos y con la apertura de procesos judiciales; saben cuántos efectos negativos puede producir el retardo en la entrega de las mercancías o el inicio de una investigación; Lo peor es que, cuando no son satisfechas sus indebidas aspiraciones, suelen contar con el apoyo de sus jefes superiores ¿corrupción involuntaria?. La corrupción aduanera lesiona, en síntesis, los intereses fiscales, a más de los de la colectividad en general y derrumba el prestigio de las instituciones aduaneras y de sus servidores. Tal corrupción parece ser muy eficaz: Suponemos que logra sus propósitos en muy breve lapso, a costos razonables y sin secuelas ulteriores, ya que de no ser así no existiría, al menos en las proporciones que hoy ostenta. De ahí que ella es la peor amenaza que cae sobre los profesionales y técnicos del área que laboran en el sector público.

En la presente investigación surgió la hipótesis que planteaba, que existe una relación negativa entre corrupción y el ingreso individual, en otras palabras, cuanto menor ingreso derivados del sueldo de un funcionario público de la Aduana del Aeropuerto de la Ciudad de México donde ve pasar miles de mercancías, mayor será aceptado el soborno y la corrupción por consiguiente nuestra hipótesis fue comprobada donde existe una relación negativa entre corrupción e ingreso de los servidores públicos de la aduana donde usualmente los empleados caen fácilmente en el soborno y la corrupción, existen diversos factores que contribuyen a la génesis de la corrupción, como son: los bajos ingresos de los agentes públicos, la ausencia de supervisión y de formación profesional, la falla en procedimientos contables que impiden detectar apropiaciones indebidas y el incremento de la burocracia gubernamental; Actualmente la Administración General de aduanas, contrató personal, bajo el régimen de honorarios y de manera eventual muchos son personal verificador y de inspección fiscal y aduanera, no cuentan con prestaciones de ley, prima vacacional, reparto de utilidades y aguinaldo. Este esquema de

contratación, no crea lealtad a la institución y facilita el que estas personas sean susceptibles de cometer actos de corrupción.

La corrupción puede tener efectos devastadores sobre las economías que pasan por una situación difícil. La corrupción vacía las arcas de los Estados, arruina el libre comercio y ahuyenta a los inversionistas. La corrupción reduce los ingresos impositivos y aduaneros de muchos países en transición y en desarrollo. Los impuestos se evaden mediante el contrabando y mediante transacciones no asentadas en los libros y una contabilidad fraudulenta. Las organizaciones de delincuentes que actúan mediante la corrupción pueden significar una particular amenaza para los países en transición, donde tienen a su disposición toda la riqueza del Estado, creando una situación de inseguridad y de violencia.

La corrupción en altas esferas oficiales también tiene efectos devastadores y de gran alcance. Los funcionarios corruptos que ocupan altos cargos pueden hacer un mal uso de la ayuda internacional, abandonar proyectos de desarrollo esenciales o, debido a los gastos excesivos, mantener el nivel de vida por debajo de lo tolerable. Los principales problemas para hacer negocios y permitir el crecimiento y desarrollo en el país son la ineficiencia burocrática y la corrupción.

## GLÓSARIO

**Actividades comerciales** Son las actividades de compra, venta y alquiler de todo tipo de bienes, así como la prestación de servicios remunerados

**Addendum.** Quiere decir adherido, es decir, una vez que tienes un contrato ya firmado por las partes y posteriormente deseas adherir algo, lo haces por medio de un addendum y este se anexa al contrato original como parte integrante del mismo. No se debe confundir con convenio modificatorio ya que este modifica o extingue al original.

**Actos de autoridad de comercio exterior** Acciones programadas que realizan los servidores públicos debidamente fundados y motivados en ejercicio de sus facultades para la creación, modificación o extinción de una situación de hecho o de derecho de particulares por medio de una decisión unilateral en materia de comercio exterior.

**Aduana.** Ente estatal encargado de realizar las funciones sustantivas de facilitación del comercio exterior, de recaudación de las contribuciones aplicables reconociendo sus exenciones y franquicias, de la fiscalización y verificación física y documental de las mercancías que entran al territorio nacional o que salen del mismo a través de los diferentes tráficos aduaneros por las diversas fronteras del país, del cumplimiento de las regulaciones y restricciones no arancelarias, así como de la prevención y aplicación de sanciones por las irregularidades detectadas, llevando a cabo las estadísticas del comercio exterior, utilizando para realizar sus funciones, equipo y tecnología de punta y respetando los derechos de los usuarios.

**Aduana modelo** Programa de comercio exterior que consiste en mejorar la infraestructura, los procesos, la plantilla de personal y la interacción con el entorno, necesarios para el óptimo funcionamiento de las aduanas.

**Agente Aduanal.** Son los responsables ante la aduana de realizar las gestiones relacionadas con los medios de transporte y las cargas, en representación de los transportistas

**Arancel de Aduanas.** Lista oficial de mercancías, en la cual aquéllas (mercancías) están estructuradas en forma ordenada y aparecen los derechos arancelarios (ad-valorem y/o específico) frente a cada producto que puede ser objeto de una operación de carácter comercial.

**AGA** (Administración General de Aduanas).

**Autoridad fiscal** Representante del poder público facultado para recaudar impuestos, llevar un control de los contribuyentes, o imponer las sanciones previstas por el Código Fiscal, interpretar disposiciones de la ley, entre otras funciones

**Bien** Todo aquello que puede ser objeto de apropiación, empleado para satisfacer alguna necesidad. Cosas o derechos susceptibles de producir beneficios de carácter patrimonial, ejemplo: casas, automóviles, computadoras, etc.

**Burocracia** Weber definió a la burocracia como una forma de organización que realza la precisión, la velocidad, la claridad, la regularidad, la exactitud y la eficiencia conseguida a través de la división prefijada de las tareas, de la supervisión jerárquica, y de detalladas reglas y regulaciones.

**Certificado de Origen.** Documento oficialmente válido que acredita que las mercancías amparadas en él son originarias de un determinado país.

**Clasificación Arancelaria** Acción de determinar el código que le corresponde a una mercancía que es objeto de comercio internacional, en la nomenclatura arancelaria de que se trate.

**Contrabando** Delito, principalmente consistente en: la introducción al territorio nacional o la extracción del mismo de mercancías, omitiendo el pago total o parcial de las contribuciones y/o cuotas compensatorias que legalmente debían cubrirse; o bien omitiendo el permiso o autorización de autoridad competente, cuando sea necesario este requisito; o se trate de mercancías de importación o exportación prohibida; o sea la internación de mercancías extranjeras procedentes de las zonas libres al resto del país; o la extracción de mercancías de recintos fiscales o

fiscalizados sin que hayan sido entregadas legalmente por las autoridades o por las personas autorizadas para ello.

**Contenedor** Bienes que son utilizados para proteger a un bien durante su transporte, distintos de los envases y materiales para venta al menudeo.

**Corrupción** Es el uso indebido de los servicios públicos para beneficio personal

**Desaduanamiento** Retiro de las mercancías de los recintos fiscal y/o fiscalizado, previo cumplimiento de los requisitos y formalidades establecidos en la Ley Aduanera.

**Despacho de mercancías** Son las gestiones, trámites y demás operaciones que se efectúen ante la Administración General de Aduanas, con relación a la destinaciones aduaneras.

**Dictamen de reconocimiento** Reporte elaborado por el personal de operación aduanera o por los dictaminadores del segundo reconocimiento en el que se hace constar el resultado de la confronta físico documental practicada a determinada mercancía.

**Factura Comercial.** Documento que contiene información relativa a la mercancía tales como descripción, cantidades, valor unitario, valor total, comprador, vendedor, marcas, peso bruto y neto entre otras.

**Fiscalizar** Acto mediante el cual la autoridad fiscal realiza inspección de los registros y actividades de la administración de una organización con el propósito de verificar el correcto pago de impuestos y, en su oportunidad, determinar los montos y sanciones a que tenga lugar al momento de identificar irregularidades.

**Franquicia.** Exención total o parcial del pago de los derechos e impuestos a la importación y/o exportación aplicables a las mercaderías que entran o salen del territorio aduanero.

**Fracción arancelaria** Es la descripción numérica que define la clase o tipo de mercancía, el impuesto aplicable y las regulaciones y restricciones no arancelarias que deben cumplirse a su entrada o salida; esta compuesta de 8 dígitos. Es la descripción numérica o desglose de un código de ocho dígitos conforme a la nomenclatura

**Glosa** Revisión legal, numérica y contable de las cuentas rendidas por las oficinas y agentes de la Federación, con manejo de fondos, valores y bienes que integran la Hacienda Pública Federal. Revisión documental del pedimento y sus anexos para verificar a posteriori del despacho la veracidad de la declaración en aduana de las mercancías

**Honorarios** Son todos los ingresos que obtiene una persona profesional, artista o intelectual, que presta sus servicios en forma independiente, sin estar subordinado a un patrón.

**Importación** Introducción a territorio nacional de mercancías y prestación de servicios.

**Impuestos al comercio exterior** Son los gravámenes que se tienen que cubrir de acuerdo con las tarifas que establecen las leyes por las operaciones de internación y extracción en el territorio nacional de bienes y servicios.

**Mercancías** Son todos los bienes y servicios que cruzan nuestra frontera nacional aun cuando las leyes las consideren como no sujetas a una operación comercial. De acuerdo con la Ley Aduanera, se consideran mercancías los productos, artículos, efectos y cualesquiera otros bienes, aun cuando las leyes los consideren inalienables o irreductibles a propiedad particular.

**Módulos de selección aleatoria.** Los importadores y exportadores someten las mercancías de comercio exterior al mecanismo de selección automatizado (semáforo fiscal) por una o dos ocasiones, según corresponda. En el supuesto de que el resultado de someter las mercancías al sistema de selección automatizado sea verde, se procederá al desaduanamiento libre de los citados bienes. Por el contrario, en el supuesto de que el resultado de someter las mercancías señaladas sea rojo, las autoridades aduaneras procederán a practicar el primer y segundo reconocimientos aduaneros.

**OCDE** Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos. Se estableció en 1961, es un organismo de naturaleza multidisciplinaria con capacidad para cubrir todas las áreas de la actividad gubernamental: apoyar el crecimiento económico sustentable, reforzar el empleo, elevar los estándares de vida, mantener la estabilidad financiera, asistir el desarrollo económico de otros países y contribuir al crecimiento del comercio mundial. Actualmente está conformado por 30 países miembros y mantiene una política de cooperación con 100 países y economías.

**Pedimento.** Documento que ampara la entrada o salida de mercancías del país en el cual se precisa el importador o exportador, el proveedor, descripción detallada de las mercancías, valor cantidades, origen, arancel, régimen que se destinara la mercancía, nombre y número de patente del agente aduanal, aduana por la que se tramita, entre otros.

**Puerto de altura** es aquel que está en condiciones de recibir embarcaciones de gran calado, es decir, de grandes cantidades de carga, así como mantener relaciones comerciales.

**Reconocimiento de Mercancías.** Inspección física de las mercancías por parte de la Aduana, a fin de cerciorarse de que la naturaleza, el origen, la condición, la cantidad y el valor de las mercancías se encuentran conformes a los detalles suministrados en la declaración de mercancías.

**Recinto Fiscal** Son aquellos lugares en donde las autoridades aduaneras realizan indistintamente las funciones de manejo, almacenaje, custodia, carga y descarga de las mercancías de comercio exterior, fiscalización, así como el despacho aduanero de las mismas.

**Recinto Fiscalizado** Son aquellos inmuebles colindantes con un recinto fiscal, o inmuebles ubicados dentro o colindante a un recinto portuario, tratándose de aduanas marítimas, fronterizas, interiores de tráfico ferroviario, cuyos propietarios solicitaron a la AGA autorización para obtener la concesión para prestar los servicios de manejo, almacenaje y custodia de las mercancías de importación y exportación hasta que se realice formalmente la extracción de las mismas por medio del despacho aduanero.

**Reconocimiento aduanero** Procedimiento mediante el cual se realiza una revisión de documentos y mercancías para precisar la veracidad de lo declarado en el pedimento, con la finalidad de determinar la cantidad, características y la plena identificación de las mercancías.

**SAAI** (Sistema Automatizado Aduanero Integral) Sistema informático centralizado que permite agilizar las operaciones de comercio exterior e incrementar el control aduanero. Dicho sistema, cubre todos los elementos que integran el proceso de despacho aduanero como son la captura, la prevalidación, la validación, el pago, el

módulo de selección automatizada, el reconocimiento aduanero, la segunda selección.

**SAT** (Servicio de Administración Tributaria) Es un órgano desconcentrado de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público que tiene la responsabilidad de aplicar la legislación fiscal y aduanera, con el fin de que las personas físicas y morales contribuyan proporcional y equitativamente al gasto público; de fiscalizar a los contribuyentes para que cumplan con las disposiciones tributarias y aduaneras; de facilitar e incentivar el cumplimiento voluntario, y de generar y proporcionar la información necesaria para el diseño y la evaluación de la política tributaria.

**Servidor Público** Son las personas que desempeñan un empleo, cargo o comisión de cualquier naturaleza en la Administración Pública, segundo reconocimiento y la internación. Asimismo, cumple con estándares internacionales para el intercambio de información de comercio exterior.

**Soborno.** El soborno consiste en el ofrecimiento o entrega de dinero, bienes de valor pecuniario y otros beneficios como favores, promesas o ventajas a un funcionario público, a fin de conseguir que este funcionario realice u omita cualquier acto destinado a influir sobre una transacción de naturaleza económica o comercial vinculada con el ejercicio de su cargo.

**TLCAN** (Tratado de Libre Comercio de América del Norte) Es el tratado de libre comercio establecido entre México, Estados Unidos y Canadá mediante el cual se determinó desgravar los aranceles gradualmente en periodos de 5 ó 10 años y en algunos productos específicos se desgravarán en un periodo de 15 años hasta llegar todos los productos a tasa 0% de los aranceles de importación en los tres países cuando la mercancía sea procedente y originaria de cualquiera de los tres países y otros temas predominantemente económicos.

**Valor en aduana** Es el valor de un bien para efectos de cobro de contribuciones y aprovechamientos sobre un bien importado.

**Verificación previa** Revisión o inspección de mercadería antes de someterla a un régimen aduanero determinado, en México se denomina reconocimiento previo.

---

## LA PROBLEMÁTICA DE LA CORRUPCION DE SERVIDORES PUBLICOS EN LA ADUANA DEL AEROPUERTO DE LA CIUDAD DE MEXICO (2005-2009)

---

### ANEXOS

Se presentan a continuación algunos claros ejemplos de corrupción que han sido detectados en la aduana del Aeropuerto de la Ciudad de México Benito Juárez y algunos otros casos detectados en otras aduanas dentro del territorio mexicano, donde se muestra, como es que impera la corrupción en las aduanas y fuera de ellas dañando con esto a la economía del país.

#### **CASOS DE ANOMALIAS EN AICM**

##### Permisos sanitarios falsos en aduana del AICM

Durante más de cinco años, miles de medicamentos y materiales quirúrgicos han entrado por las aduanas mexicanas con permisos sanitarios falsos. La aduana del aeropuerto de la ciudad de México es el principal lugar de operaciones y gestores que, en supuesta connivencia con autoridades, falsifican documentos oficiales. El SAT y la Cofepris reconocen que han ingresado mercancías con permisos apócrifos

Tramitadores aduanales, dedicados a introducir al país material quirúrgico con permisos que ellos mismos elaboran, ponen en riesgo la salud de cientos de miles de personas: algunas de las empresas importadoras involucradas suministran materiales a los hospitales del Instituto Mexicano del Seguro Social (IMSS) y del Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado (ISSSTE). Esta práctica también vulnera la seguridad de las aduanas y ocasiona quebrantos millonarios al erario.

Héctor Felipe Bracamontes Cruz –señalado en denuncias presentadas ante la Procuraduría General de República, la Comisión Federal para la Protección de Riesgos Sanitarios (Cofepris), el Servicio de Administración Tributaria (SAT), el IMSS y el ISSSTE como el principal coyote que trabaja con documentos apócrifos acepta que la empresa de la que fue dueño y representante legal falsificó, desde 2002 a la fecha, varios permisos de importación.

Luego de una denuncia –hecha por Ana Lilia Hurtado, quien dice pertenecer a la organización Instituto Jurídico, el SAT inició un Procedimiento Administrativo en

Materia Aduanera (PAMA) para averiguar la autenticidad sólo de cuatro de los mil 500 permisos que la denunciante señala como apócrifos.

En esos cuatro casos la denunciante tuvo razón: la Cofepris –oficina dependiente de la Secretaría de Salud reconoció, mediante el oficio CAS/UR0622/2007 enviado al SAT el 25 de mayo 2007, que los documentos cuestionados no fueron expedidos por esta Comisión Federal, dado que no existen antecedentes que amparen su emisión como permisos de importación.

Por ello, en el PAMA, el SAT admite que los permisos de importación no fueron emitidos por la entidad que es la única facultada para emitir dichos permisos. Además, el órgano desconcentrado de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público concluye que los documentos de importación no son válidos.

Sin embargo, ni las empresas importadoras, ni los agentes aduanales, ni los tramitadores o comisionistas pillados con documentos falsos han sido molestados por autoridad alguna. A pesar de que las denuncias iniciaron en diciembre de 2006, hasta la fecha todos los involucrados continúan realizando su trabajo como si nada hubiera ocurrido. Las diligencias de las autoridades supuestamente continúan, aunque avanzan con lentitud.

De acuerdo con las denuncias presentadas por Hurtado –ante la PGR, el SAT, la Cofepris, el IMSS y el ISSSTE–, Héctor Felipe Bracamontes Cruz, presidente de Corporativo B y C, y sus empleados se dedican a la falsificación de permisos sanitarios y certificados de origen, en supuesta connivencia con personal aduanal del aeropuerto de la ciudad de México y otros estados.

Aunque las denuncias hablan de más de mil 500 permisos falsos, hasta el momento el SAT y la Cofepris se han negado a informar el número de documentos apócrifos que han sustentado el ingreso de mercancía por las aduanas de México. Sin embargo, reconocen la existencia de más PAMA, además del que concluyó con el reconocimiento de la falsedad de los cuatro mencionados, cuyos números son: I-98988-2006; I-98990-2006; I-98991-2006, y I-98992-2006. A cada permiso les corresponden los supuestos números de entrada 06330060098988, 06330060098990, 06330060098991 y 06330060098992, respectivamente.<sup>3</sup>

---

<sup>3</sup> Yenise Tinoco / Zósimo Camacho, Revista la Fortuna, Negocios y finanzas, año V No. 56 Septiembre 2007

En entrevista con Fortuna, el supuesto falsificador de documentos y tramitador o comisionista aduanal reconoce que su empresa Consorcio B y C, S. C., ha falsificado permisos desde 2002. Agrega que la responsable de las irregularidades era quien fungía como gerente administrativa de su empresa, Ivete Araceli Canales Villavicencio.

Sobre si presentó una denuncia al conocer los hechos, Bracamontes, titubeante, dice que sí; sin embargo, no recuerda ni aproximadamente en qué mes informó a las autoridades de los presuntos delitos cometidos.

— ¿Cuántos permisos falsos se tramitaron?—No tengo idea. Lo están viendo los abogados y la contralora que está en la oficina —aduce.

—Cuál es el nombre de la empresa. —Corporativo B y C.

—Cómo se llama actualmente—Consorcio Aduanero.

—A qué se referían estos permisos falsos, qué mercancía ingresaban.

—No sé. Todo lo tiene el abogado y la contralora. Es muy confidencial esa información y no se la puedo proporcionar.

Bracamontes dice que no sabe si los agentes aduanales estaban enterados de que los permisos eran falsos. “No tengo idea, no tengo acceso a ese tipo de información. No manejaba esa área, esa la manejaba la licenciada Ivete Canales”.

De acuerdo con una fuente que conoce el modus operandi de la empresa de Bracamontes y que proporciona la información siempre y cuando se mantenga en reserva su nombre, porque dice haber sido amenazada de muerte, de 2005 a la fecha Bracamontes ha emitido más de mil 500 permisos sanitarios falsos, con precios que oscilan entre los 5 mil y 100 mil pesos cada uno, monto que se calcula según el tipo y número de piezas a importar. El quebranto al erario ha sido superior a los 10 millones de pesos, estima la denunciante. La cifra representa el pago de derechos y los impuestos arancelarios que nunca ingresan a la Cuenta Pública.

Bracamontes presume tener influencia con autoridades aduanales y sanitarias. Convince a sus clientes de que no habrá problema alguno con el personal de las aduanas, y ofrece a las empresas concluir un trámite que regularmente puede durar

hasta tres meses, en un día o dos. Lo mismo ofrece con los certificados de origen de Estados Unidos y China. La informante agrega: los cuatro permisos que reconoce la Cofepris como falsos fueron elaborados en la propia oficina de Bracamontes. Ahí mismo se imprimen y, como también han falsificado los sellos, ahí se sellan”.

La primera denuncia de Ana Lilia Hurtado fue presentada de manera anónima ante la PGR el 11 de diciembre de 2006, mediante el sistema Denuncia ciudadana, por Internet. Por el mismo medio, Hurtado ratificó la denuncia aproximadamente un mes más tarde.

En la segunda denuncia fue presentada ante el SAT el pasado 25 de abril 2007, Hurtado acusó a Bracamontes de violar la seguridad de las aduanas mexicanas con cientos de permisos sanitarios falsos, pero, indica, hasta el momento no ha parado dicha operación que provee a hospitales, clínicas de salud, farmacias y tiendas, públicas y privadas, con productos de dudosa procedencia.

Además, Hurtado menciona que tres agentes aduanales –que son los que realizan los pedimentos de importación y autorizan la entrada de la mercancía han sido engañados por Bracamontes: Guillermo Dueñas Ramírez, con patente 3817; Sergio Aguilar Mayorga, con número 3567, y Jorge Zendejas Rodríguez, con número 3824. La denunciante considera que los agentes aduanales no son parte del fraude; a ellos también los engaña, pues los permisos falsos los fabrica en su oficina y sólo los presenta.

Sin embargo, Zendejas Rodríguez se deslinda de Bracamontes y dice que con este comisionista aduanal sólo ha tramitado un pedimento de importación. Se trata de partes para maquinaria pesada que nada tienen que ver con material quirúrgico ni con medicamentos. Por ello no ha necesitado permiso sanitario y por lo tanto no pudo haber recibido documentos falsos.

La revista Fortuna cuenta con copia de las denuncias presentadas por Hurtado desde abril pasado ante el SAT, la Secretaría de Salud, el IMSS y el ISSSTE.

La Cofepris confirma la detección de permisos sanitarios falsos en la aduana del aeropuerto capitalino y de otros estados. Juan Antonio García Villa, comisionado federal del órgano desconcentrado de la Secretaría de Salud, acepta que se han detectado permisos sanitarios falsos en algunas aduanas nacionales desde finales

del año pasado, pero no precisa el número de éstos ni da el nombre de las empresas que violaron las leyes aduaneras presentando documentos apócrifos.

Ante la acusación de papelería oficial falsa, García Villa asegura que la función de la Comisión termina dando cuenta al ministerio público. Y son las autoridades judiciales las que se encargan de investigar a los involucrados y confiscar la mercancía.

García Villa indica que, luego del aumento en la identificación de documentos sanitarios de importación apócrifos, la Cofepris cambió el formato de los permisos y se les agregaron nuevos mecanismos de seguridad. Pero finalmente cualquier papelería, por más infalsificable, será vulnerable.

El funcionario menciona que desconoce cuál es la forma en que los falsificadores se hicieron del formato que han multiplicado por cientos, y de forma apresurada se adelanta a deslindar complicidad por parte del personal de la Comisión con los delincuentes.

La Comisión abrió el expediente DE-059/2007 para investigar la denuncia. Por ello, el 19 de julio, a través de un correo electrónico, Hurtado fue citada para una diligencia ante el Órgano Interno de Control de la Secretaría de Salud, con el fin de que aportara más datos. No obstante, Juan Antonio García Villa dice que para la Cofepris es casi imposible saber quiénes son los falsificadores, dónde viven o cómo se llaman.

Agrega que el siguiente paso es establecer una conectividad en línea y en tiempo real con la administración general tributaria, para verificar que, en efecto, un permiso corresponde a un pedimento de importación, ya que solamente ellos pueden detectar el documento apócrifo.

Según las denuncias firmadas por Hurtado, en la lista de clientes de Bracamontes se encuentran: Mex global, Luis Arturo Gutiérrez Martínez, Planeación Integral de Unidades Médicas, Equipos Médicos Bioscience México, Carmen Ruiz Sánchez y Canprev. Además: ABC Líneas Médicas Profesionales, TecnoMed International, Sistemas Biomédicos de México e Ingenieros Biomédicos Asociados. Las últimas cuatro empresas son parte del padrón de proveedores del IMSS. TecnoMed Internacional se anuncia en su página de internet como una empresa líder en México en la distribución y mantenimiento de equipos médicos y de laboratorio.

Agustín Amaya Chávez, coordinador técnico de Evaluación y Control de Abastos del IMSS, señala que este Instituto desconoce la existencia de medicamentos o material quirúrgico que hayan ingresado a las clínicas y hospitales del Instituto con permisos sanitarios falsos.

También, caso aparte fue el que se dio con el robo de efedrina donde la Procuraduría General de la República investiga a un grupo de presuntos agentes de la Policía Federal involucrados en un robo -hasta ahora no publicitado- de 600 kilos de efedrina en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM).

En el marco de la investigación del hecho, registrado el 30 de marzo del 2009 fueron detenidos 13 empleados de Globalia Handling de México, de la empresa de seguridad privada Inter-con, de Cargo Service Center de México y de Servicio Integral de Seguridad (Serviseg), todas de servicios aeroportuarios.

El expediente señala que la SIEDO envió a un grupo de policías federales con María Elena Estrada Robledo, subadministradora de Operación Aduanera en el Aeropuerto, para asegurar un cargamento que iba a llegar el 30 de marzo en un vuelo de KLM procedente de Amsterdam, Holanda.

Las pesquisas indican que, al arribar el cargamento, este fue cambiado de contenedor y llevado por un vehículo de Aeromexpress a Hangar de Aviones S. A.<sup>4</sup>

Otro caso mas fue el que se dio a conocer con los 500 expedientes de corrupción<sup>5</sup> que comprueban que lejos de desaparecer se incremento en el gobierno de Vicente Fox y que funcionarios de alto nivel bajo el mando del secretario de Hacienda, Francisco Gil Díaz, encubrieron el contrabando ilegal de mercancías que ingresaron al país por las 49 aduanas del país.

Cientos de expedientes de la Secretaría de la Función Pública (SFP) revelan que 593 funcionarios bajo el mando del administrador general de Aduanas, José Guzmán Montalvo, han incurrido en irregularidades ligadas al contrabando como delitos de extorsión, fraude, robo de mercancías incautadas y abuso de autoridad.

---

<sup>4</sup> [www.elfinanciero.com.mx/.../contentmgr.cfm?..](http://www.elfinanciero.com.mx/.../contentmgr.cfm?..) fecha de consulta 24/10/2009

<sup>5</sup> Ana Lilia Pérez del artículo “Aduanas los 500 expedientes de la corrupción” de la revista Contra línea Periodismo de investigación año 4 núm. 42 septiembre 2005.pp. 22-27.

Los ilícitos involucran desde administradores de aduanas hasta vistas aduanales, en su mayoría, funcionarios, quienes de acuerdo con la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos habrían incurrido en el delito de encubrimiento.

Así, ante el alarmante incremento del contrabando de mercancías que cruzan por las 49 aduanas del país, los diputados Manlio Fabio Beltrones y Marcos Morales Torres, presidente y secretario de la mesa directiva de la Cámara de Diputados, respectivamente, solicitaron a la Secretaría de Hacienda un programa emergente para frenarlo.

En respuesta a dicha solicitud de los legisladores y a nombre de la Administración General de Aduanas (AGA), Mario Córdova López, administrador central de Fiscalización Aduanera de Hacienda, rechazó la propuesta bajo el argumento de que ya tienen un programa permanente para combatir la introducción ilegal de mercancías. Según el oficio número 326-SAT-X-3-19634, Córdova López responde a los diputados que por disposición de Gil Díaz y de Guzmán Montalvo, el 80 por ciento de los mandos medios fueron rotados por ineficiencia en la prestación del servicio y no por problemas de corrupción.

De los 500 expedientes, 58 son por quejas y responsabilidades comprobadas de los administradores generales. El caso más grave es el de Luis Alejandro Sabido de Leija, amigo personal de Guzmán Montalvo, quien lo nombró en junio de 2001 como administrador de la aduana marítima de Manzanillo y del Aeropuerto Internacional Playa de Oro, en Colima.

Sabido incumplió la normatividad hacendaría e incurrió en irregularidades sobre la recepción de 483 contenedores con mercancía que ingresó en calidad de depósito. La mercancía fue abandonada, y cuando el caso fue intervenido por la entonces Secretaría de la Contraloría, las cantidades de la carga registrada por el buque, no correspondía a las cifras de la aduana, según el expediente RES 036/2002.

Para septiembre de 2002, la SFP (Secretaría de la Función Pública) determinó responsabilidades (expediente RES-090/2002) porque el administrador Sabido de Leija incurrió en vicios en el desarrollo de visitas domiciliarias practicadas a las empresas, las cuales previamente habían sido embargadas sus mercancías, sin que se determinara si había o no contrabando.

Para justificar las visitas domiciliarias, el funcionario se amparaba en documentación elaborada por él mismo, sin que hubiera razón de dichas visitas. En ese mismo año se le fincaron nuevas responsabilidades (expediente RES-305/2002) por ordenar a sus subalternos liberar mercancía que era transportada en un trailer sin verificar, y tampoco les permitió pasarlo por el semáforo, sin fundamentar la causa de su liberación.

Aunque la SFP determinó inhabilitar a Sabido de Leija por un año, el administrador general José Guzmán Montalvo lo mantuvo en el cargo, en clara violación a las disposiciones legales. Para el 30 de septiembre de 2003, la SFP emitió una nueva resolución en su contra, derivada del expediente RES-057/2003, en el que se detalla que Sabido detuvo ilegalmente un contenedor de la empresa Dixon Ticonderoga de México, S.A. de C.V., y aunque la empresa contaba con el pedimento de importación legal, la SFP determinó inhabilitarlo por un año, pero por instrucciones de Gil Díaz y Guzmán Montalvo siguió en el puesto y las denuncias en su contra continuaron.

Para 2005 la SFP integró otro expediente que habla de un cúmulo de ilícitos graves: ordenó destruir mercancía de contrabando bajo su resguardo en la Aduana de Manzanillo, lo cual serviría como prueba en otras indagatorias judiciales. De acuerdo con el informe de Función Pública, Sabido ordenó enviar la mercancía a la Administración General de Destino de Bienes de Comercio Exterior para su destrucción, aunque desde el 20 de marzo de 2002, el juez primero de distrito en Colima decretó que las cosas permanecieran en el estado en que guardaban a esa fecha. Además del desacato judicial, la SFP habla de un posible daño al fisco por 150 mil 920 pesos. Esta última resolución se emitió el pasado 26 de abril de 2005.

Otro caso de corrupción aduanal es el de Jorge Jesús Vargas Coello, administrador de la Aduana de Tijuana, Baja California, una de las de mayor tránsito del país, y quien incurrió en contrabando y omisión sobre mercancías que entraban por la aduana a su cargo.

En 2005, la SFP integró cuatro expedientes en su contra (RES-004/2005, RES-005/2005, RESP010/2005, RES011/2005) por omitir dictar la resolución sobre mercancía de contrabando incautada. La SFP determinó sanciones económicas por 100 mil pesos y cuatro inhabilitaciones como funcionario público, pero se han abstenido de presentar denuncia penal en su contra. Al tiempo que se desempeñaba como administrador de la aduana de Tijuana, Vargas Coello operaba el Fideicomiso

para el Desarrollo del Norte del Estado de Nuevo León, creado y presidido por el gobernador Natividad González Parás.

Vargas Coello ocupaba el cargo de director Administrativo y de Operaciones del fideicomiso, responsable de operar el intercambio comercial de Nuevo León en el extranjero a través del Puerto Fronterizo Colombia, que en los últimos años se ha convertido en otra de las principales puertas de entrada del contrabando. Bajo el mando de Guzmán Montalvo, en la aduana de Colombia, Nuevo León, pasó Roberto Ríos Mayans, ligado al contrabando de electrodomésticos y quien está acusado, según el expediente (047/2000), de encubrimiento en ilícitos de introducción de mercancía ilegal cometidos por Eduardo López Rodríguez y Gustavo Medellín. En el año 2005 Guzmán Montalvo colocó en la aduana de Colombia a su sobrino Roberto Montalvo Riancho, quien llegó a Nuevo León tras una escandalosa historia en la aduana marítima de Progreso, Yucatán, la más importante desde la administración presidencial de Ernesto Zedillo.

En junio de 2005 Montalvo Riancho fue vinculado con la entrada ilegal de contenedores de aparatos electrónicos y telas de contrabando, pero elementos de la UAIFA (Unidad de Apoyo a la Inspección Fiscal Aduanera, antes policía fiscal) detuvieron los contenedores y la casa de Montalvo Riancho fue baleada. Días más tarde, la Administración General de Aduanas determinó protegerlo y rotarlo junto con sus subordinados Armando Bolio Barrera y Rafael Borges Solís a la Aduana de Colombia.

En la SFP el expediente RES-318/2002 atribuye a Montalvo Riancho faltas a la Ley de Responsabilidades de los Servidores Públicos, porque cuando dejó la Aduana de Ciudad del Carmen, Campeche, para tomar posesión de la Aduana de Progreso, no certificó ante los órganos internos de control la entrega de documentación ni las actas de entrega recepción de las mercancías. Otro funcionario con irregularidades ante la SFP es Juan Jesús Algravez Uranga, quien laboraba en la Aduana San Luís Río Colorado, Sonora. Su historial, según la SFP, indica que permitió que su subordinado Arturo Santiago Beltrán manejara fondos federales sin tener atribuciones para ello (RES-087/2003) sobre montos aún no cuantificados.

Algunos casos de corrupción en el sexenio pasado de Vicente Fox se dieron cuando se otorgaron como premio por coordinar la campaña presidencial en Amigos de Fox en la región fronteriza, Jorge Eduardo Pasaret Robles fue nombrado administrador

de la aduana de Ciudad Juárez, donde dejaría, junto al personal a su cargo, un largo historial de quejas y denuncias registradas en los archivos de la SFP. A pesar de lo grave del asunto, Pasaret Robles se hizo acreedor a amonestaciones públicas, pero ninguna multa ni inhabilitación y mucho menos denuncia penal alguna. A lo largo de su gestión de tres años, diputados locales de Chihuahua promovieron un punto de acuerdo para solicitar su remoción al secretario de Hacienda, pero la fracción del PAN siempre echó abajo la iniciativa y él goza de impunidad. Las responsabilidades fincadas en la SFP contra Pasaret, integradas en los expedientes RESP-130/2001 y RES-188/2001, señalan que no levantaba actas sobre mercancía de contrabando que se internaba por la aduana, y sobre mercancía confiscada no daba aviso a los agentes aduanales; tampoco aplicaba sanciones correspondientes de acuerdo con la Ley Aduanera sobre mercancía ilegal.

El expediente RES-188/2001 registra la complicidad del entonces administrador en introducción de contrabando: autorizó indebidamente la salida de mercancía de procedencia extranjera sin pedimento de importación en la aduana de Ciudad Juárez. Inexplicablemente, la SFP no cuantificó daño económico y se limitó a una amonestación pública.

Durante su gestión, unos 40 funcionarios bajo su mando registran actos de contrabando y otros ilícitos. Por ejemplo, los agentes, Julio Pérez Gómez y José Valderrama Esquivel, fueron descubiertos en procedimientos de introducción de vehículos procedentes de Estados Unidos junto con el operador de módulo César David Carreón Nájera. Los expedientes hablan de sustracción ilegal de mercancía libre de impuestos por parte de vistas aduanales Oscar Humberto Preciado Santana, Martín Ulises Soler Garibaldi, Ricardo Ferrer Trigos, Luis Alfonso Álvarez Navarro, Alejandro Manuel Miranda Torres, Eythel Adrián Salazar Heredia, Edwin Angulo Pérez, Armando Cruz Díaz, Antonio Manjares Corona y María Concepción Roldán González.

El expediente RES-017/2002 indica que el vista aduanal Ramón Amaron Díaz permitía la entrada de mercancía ilegal a cambio de dádivas. Mientras que en el expediente RES-101/2002 se afirma que César Armando Chacón Hernández permitió la entrada de contrabando procedente de Estados Unidos a bordo de un camión de pasajeros.

El expediente RES-142/2001 señala que Abel Alonso Bustillos, jefe de departamento de Operación y Control de Almacenes, sacó de su almacén 3 mil 660 bolsas plásticas y mil 800 bolsas cosmetiqueras y monederos que estaban retenidos por tratarse de contrabando. Mientras que el jefe de departamento Ramón Mora Camacho no registró mercancía embargada desde el 19 de mayo de 2000, la SFP le comprobó responsabilidades según el expediente RES-176/2002.

Estos ilícitos fueron encubiertos de Jorge Pasaret, administrador de la aduana, por el entonces subadministrador de procedimientos legales, Alejandro Cano y Martínez. Contra este último, la SFP integró el expediente RES-14272001 por no denunciar por escrito a esta Contraloría Interna las irregularidades cometidas por sus subordinados. En marzo de 2003, Pasaret Robles se retiró del cargo sin enfrentar ninguna acusación penal por parte de la SHCP. Por los días en que la SFP concluía indagatorias en su contra, Pasaret Robles se dedicaba a la promoción política y ocupaba su tiempo en dirigir la Asociación México 2020, encargadas de promover al senador Carlos Medina Plascencia para la candidatura panista hacia el 2006. Paradójicamente el polémico ex administrador aduanal es miembro activo de la organización Ciudadanos para una mejor Administración Pública, con sede en Ciudad Juárez.

En la frontera aduana las irregularidades continúan. El expediente RES-015/2004, cuya resolución se dictó el pasado 29 de octubre de 2004, involucra a los vistas aduanales Juan Pablo Locón Pedraza y Oscar Armando Ruvalcaba Razo en contrabando técnico de mercancías. El expediente RES-038/2004 indica que Oscar Humberto Preciado Santana incurrió en contrabando técnico en importaciones de la empresa Importadora Elementos Concentrados de Chihuahua, S.A., con un probable perjuicio al fisco federal por 37 mil 27 pesos.

Se anexaron dichos documentos, si bien es cierto que el tema de corrupción es delicado, también encontrar datos del mismo es tarea muy difícil, hay poco documentado por eso es que lo encontrado es lo expuesto en esta investigación.

## FUENTES DE CONSULTA

---

### FUENTES BIBLIOGRÁFICAS

-  Acosta Roca, Felipe, "Glosario de Comercio exterior", ISEF, México, 2005.
-  Calderón Gama, Héctor Raúl/ Zermeño Méndez, Salvador/ Mojica Segovia Carolina "Lecturas básicas de metodología de la investigación", México, McGraw-Hill interamericana, 2003.
-  Carvajal Cerdio, Máximo, "Derecho Aduanero", 6ª edición, Ed.Trillas, México 2003.
-  Dek Arenal, Celestino. "Introducción a las Relaciones Internacionales" Textos, Madrid, España. Tercera edición, 1998.
-  Díaz Leal, Eduardo Reyes, "Comercio Exterior, principios y bases", Ed.Trillas, México 2005.
-  Díaz Leal, Eduardo Reyes, "El despacho Aduanal", Bufete Internacional Consultores y Abogados, México 2003.
-  Díaz Leal, Eduardo Reyes, "Hacia donde va la aduana". Ed.Universidad en Asuntos Internacionales, 1ª ed., México, 1997.
-  García Fonseca, Candido, "Elementos de Comercio Exterior". Ed. Trillas, 1ª. Edición, México 2004.
-  González Llaca, Edmundo, "Corrupción Patología Colectiva". Instituto Nacional de Administración Pública, México 2005.
-  Gómez Mont, Carmen. "Nuevas Tecnologías de Comunicación", México, Editorial Trillas, 1991.
-  Reyes Díaz Leal Eduardo. "El Futuro del Comercio Exterior Mexicano" Colegio de alta especialización en comercio exterior, México, d.f. 2005.
-  Reyes Díaz Leal Eduardo. "Hacia adonde va la Aduana", ed.Universidad en asuntos Internacionales. 1ª. Ed. México, 1997.
-  Rojas Soriano, Raúl "Guía para realizar investigaciones sociales", Ed. Universidad Nacional Autónoma de México, México, 1985.
-  Sandoval Sandoval, Eduardo, "Puertas de México", Ed.Porrúa, México 2005.
-  Servicio de Administración Tributaria. "Plan Estratégico 2007-2012". México: Talleres Gráficos de México. 2007.

-  Tena Suck Edgar, Antonio/Turbull plaza Bernardo Edgar."Manual de Investigación Experimental", Ed. Language Arts & Disciplines 1994.
-  Trejo Vargas Pedro/Moreno Castellanos, Jorge A. /Moreno Valdez Hadar."Comercio Exterior sin Barreras", 1ª Ed. México, 2001.
-  Trejo Vargas Pedro, "El Sistema Aduanero de México Práctica de las Importaciones y Exportaciones", Ed.Tax Editores Unidos, 1ªed., México, 2005.
-  Weber, Max." Economía y Sociedad. F.C.E., México, 1977.
-  Weber, Max. "Estructuras de poder" ed. La Pléyade, Buenos Aires, 1977.

## FUENTES HEMEROGRAFICAS

---

-  Administración General de Aduanas, 2006,"Acciones2005" gaceta interna, edición especial. México, año 2 numero 6 diciembre 2006.
-  Administración General de Aduanas, gaceta Interna."Edición Especial" año 2 número 6, diciembre de 2006.
-  Administración General de Aduanas, "Proyectos para el año 2006" Aduana de México Hoy, año 1, numero 3, agosto de 2005, México.
-  Confederación de Asociaciones de Agentes Aduanales de la Republica Mexicana" eje del Comercio Exterior", Aduanas, año 3. Numero 27, revista bimestral 2005.
-  Garduño Roberto periódico" la jornada" Política Pág. 3 del día domingo 03 de Septiembre de 2006
-  Hernández Guadalupe, "El Universal" Pág.4C del día Jueves 07 de Agosto de 2003.
-  La Revista del Transporte Integrado de México, "Intermodal", 2ª época, número 12 Mayo-Junio 2006.
-  Lombera, Martínez Manuel, "Las aduanas del país, de las mejores del mundo; OMA", El Universal, Sección Finanzas, jueves 28 de junio de 2007, DF., México.
-  Órgano de información y Análisis en Comercio Exterior IV 2006, "Logística para Exportar", edición numero 64, año 5.

-  Periodismo de Investigación, “Contra línea”, año 4 número 42, septiembre 2005.
-  Publicación Especializada “Aduana México”, Administración General de Aduanas, año 4 Núm.11, marzo 2005.
-  Revista Especializada Confederación de Asociaciones de Agentes Aduanales de la Republica Mexicana, “Aduanas” CAAAREM. Año 4 No. 3. 2005.
-  Saucedo Sánchez, José Alberto, “El Estado y el desarrollo económico”, Comercio Exterior, Vol. 94, Núm.8, Agosto 2006, D.F., México.

### FUENTES MESOGRAFICAS

---

-  Página oficial del Servicio de Administración Tributaria. <http://www.mexicotrade.com.mx/historia-aduanera.ssd/> fecha de consulta 17de Mayo del 2007
-  Página oficial del Servicio de Administración Tributaria <http://www.aduanas.sat.gob.mx/webadunet/aga.aspx?Q=r502p/> fecha de consulta 07 de Agosto del 2008.
-  Publicados en el Diario Oficial de la Federación [http://www.aduanas.sat.gob.mx/aduana\\_mexico/2008/normatividad/143\\_10521hml](http://www.aduanas.sat.gob.mx/aduana_mexico/2008/normatividad/143_10521hml) fecha de consulta 18 de Agosto de 2006.
-  Disponible en teorías administrativas <http://www.elprisma.com/apuntes/economia/maxweberburocracia/> fecha de consulta 23 de Abril del 2009.
-  [dgcs.pgr.gob.mx/síntesis/Revistas/.../sr130904.htm](http://dgcs.pgr.gob.mx/síntesis/Revistas/.../sr130904.htm) – fecha de consulta 1 de Octubre de 2009.
-  [www.businesscol.com/.../glosario\\_comercio\\_exterior.html](http://www.businesscol.com/.../glosario_comercio_exterior.html) - fecha de consulta 03 de Octubre de 2009
-  [www.gerenciaynegocios.com/.../diccionario-comercio-internacional.htm](http://www.gerenciaynegocios.com/.../diccionario-comercio-internacional.htm) 07consulta del día 03 Septiembre de 2009.
-  [www.aicm.com.mx/acercadelaicm/.../index.php?...5](http://www.aicm.com.mx/acercadelaicm/.../index.php?...5) fecha de consulta 29 de Septiembre de 2009

-  Pagina Oficial Secretaria de Comunicaciones y Transportes:  
<http://www.sct.gob.mx/> , fecha de consulta Marzo 2006.
-  “Conceptos de Comercio Exterior”, disponible en:  
[http://www.sat.gob.mx/sitio\\_internet/informe\\_tributario/informe2007t1/glosario.pdf](http://www.sat.gob.mx/sitio_internet/informe_tributario/informe2007t1/glosario.pdf) Fecha de consulta 10 Octubre 2009.
-  Secretaria de Economía, “Estrategia de Negociaciones Comerciales”, disponible en:  
<http://www.economia.gob.mx>, México, fecha de consulta Febrero 2009.
-  Resumen de noticias disponible en:  
<http://www.cofessa.com/historialdenoticias.php>. fecha de consulta 24 Septiembre de 2009.
-  [palenque.asa.gob.mx/work/sites/webasa/.../1829/.../28\\_09\\_09.doc](http://palenque.asa.gob.mx/work/sites/webasa/.../1829/.../28_09_09.doc) – fecha de consulta 24/10/09.
-  Página oficial del Servicio de Administración Tributaria  
[www.sat.gob.mx/nuevo.html](http://www.sat.gob.mx/nuevo.html) fecha de consulta 24/10/09
-  <http://www.elfinanciero.com.mx/ElFinanciero/Portal/cfpages/contentmgr.cfm?docId=120972&docTipo=1&orderby=docid&sortby=ASC> fecha de consulta 24/10/09
-  Periódico en línea el Financiero  
[www.elfinanciero.com.mx/.../contentmgr.cfm?](http://www.elfinanciero.com.mx/.../contentmgr.cfm?) fecha de consulta 23/10/2009
-  Periódico en línea la Crónica  
[http://www.cronica.com.mx/nota.php?id\\_notas=361812#](http://www.cronica.com.mx/nota.php?id_notas=361812#) fecha de consulta 23/10/2009
-  <http://www.mexicoabierto.org/section.php?id=1271&name=news> fecha de consulta 24/10/2009
-  [http://www.aaacesa.com.mx/asp/aaa\\_infr\\_areas.asp](http://www.aaacesa.com.mx/asp/aaa_infr_areas.asp) fecha de consulta 24/10/2009
-  [http://www.t21.com.mx/news/news\\_display.php?story\\_id=10669](http://www.t21.com.mx/news/news_display.php?story_id=10669) fecha de consulta 24/10/2009
-  <http://www.logistica.enfasis.com/notas/10871-Promueve-OMA-servicio-de-cargaa%C3%A9rea-internacional> fecha de consulta 17 /10/2009
-  <http://www.banxico.org.mx/AplBusquedasBM2/busqwww2.jsp>  
<http://www.banxico.org.mx/AplBusquedasBM2/busqwww2.jsp> fecha de consulta 24/10/2009