



Recibido el 23 de abril de 2016

Dictamen favorable el 16 de junio de 2016.

## EL BLOQUEO EN VICAM, SONORA, Y SU EFECTO EN LA LOGÍSTICA DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGA

Dr. Hugo Nefthalí Padilla Torres<sup>1</sup>  
M.A. María Consuelo Cruz Mendivil<sup>2</sup>  
M.A. Petra Aydeé Villegas Yáñez<sup>3</sup>  
L.C.I. Luis Alfredo Corral Ramírez<sup>4</sup>

### Resumen

Los modelos de negocios internacionales están cambiando de tal manera que con frecuencia se habla de nueva economía, nuevas industrias y hasta de nuevas teorías en un entorno de alta competitividad. Es difícil abordar la explicación de los cambios desde un sólo punto de vista, por lo tanto, deben ser explorados desde varios enfoques, máxime cuando la logística interviene en el desarrollo del nuevo modelo de los negocios entre países. El estudio da a conocer uno de los problemas que afectan a las empresas que prestan el servicio de transporte de carga, se hace énfasis en los bloqueos carreteros que parten cuando la sociedad realza su descontento sobre alguna situación que les afecte y poder acercarse de forma más rápida a las autoridades, empero, el agravio que la sociedad sufre afecta enormemente a las operaciones, entregas, cumplimiento con los clientes de estas empresas prestadoras de servicios. Esta disertación da a conocer los efectos en las empresas de transporte de carga ante el bloqueo que se vivenció en el poblado de Vícam, municipio de Guaymas, Sonora, México.

Palabras clave: Bloqueos carreteros, Logística, Problema Social, Afectación económica.

<sup>1</sup> Profesor Investigador, miembro del Sistema Nacional de Investigadores en la Universidad Estatal de Sonora

<sup>2</sup> Profesor Investigador, miembro de Prodep en la Universidad Estatal de Sonora

<sup>3</sup> Profesor Investigador, miembro de Prodep en la Universidad Estatal de Sonora

<sup>4</sup> Licenciado en Comercio Internacional, egresado de la Universidad Estatal de Sonora



## **Abstract**

The models of international trade are changing so often and delivery conversations and topics about new economies, industries and even new theories in a highly competitive environment. It's difficult to address the explanation of the changes from a single point of view, therefore, should be explore from various perspectives, especially when the logistics involved in the development of the new model of business between countries. The study make public that one of the problems affecting companies that provide the service of freight, its focus on the roadblocks, start when society enhance their dissatisfaction about any situation affecting them and the unique solution that found it it's prevent the movement to approach faster to the federal authorities. However, the logistics firms suffers greatly affects in their operations, deliveries, compliance with customers of these service providers. This study reveal the effects on freight companies before the lock that they experienced in Vícam, municipality of Guaymas, Sonora, Mexico.

Keywords: Roadblocks, Logistic, Social Problems, Economic affectation.

## **Introducción**

Este artículo hace énfasis a la logística; hablando de esta, se afirma que es el conjunto de medios y métodos que permiten llevar a cabo la organización de una empresa o de un servicio. Esta área de especialización, se encarga de unir producción y mercado a través de sus técnicas y esta aplica tareas de planificación y gestión de recursos. Su función es implementar y controlar las materias y productos, desde el punto de origen hasta el consumidor con la intención de satisfacer las necesidades del consumidor al menor costo posible.

Por otra parte, el estudio va más allá de simples conceptos teóricos con respecto a la cadena de suministro en general, si no que da a conocer uno de los problemas que afectan a las empresas que prestan el servicio de transporte de carga, es decir, se hace énfasis en los bloqueos carreteros que

<http://revistainvestigacionacademicasinfrontera.com>

parte de la sociedad realzan para manifestar su descontento sobre alguna situación que les afecte y poder acercarse de forma más rápida a las autoridades, empero, el agravio que la sociedad sufre afecta enormemente a las operaciones, entregas, cumplimiento con los clientes de estas empresas prestadoras de servicios.

Lo anterior ha ocasionado pérdidas de clientes, de mercancías y lo más grave pérdida de empleos. Derivado de los problemas sociales, en el estado de Sonora, particularmente estos se han notado que tienen un impacto en las etnias de la región particularmente en la etnia yaqui. Y como dato preciso, el Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL), clasifica estos problemas sociales en: a) pobreza, b) rezago educativo, c) carencia de acceso de seguro social y d) Servicios de salud (Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social, 2015).

Estos problemas sociales, se focalizan en las zonas marginadas del país, que en el caso que se explica en este estudio, las zonas a las que se hace referencia es en los pueblos indígenas, es decir, se implica una situación en la que los pueblos indígenas del país se encuentran en una situación de marginación representando cerca del 89.7%, incluyendo los índices más bajo de desarrollo humano (Schmelkes, 2013). En materia de pobreza, acorde con las Naciones Unidas (2014), la precariedad urbana y la escasez son dos de los problemas más apremiantes que enfrentan casi todas las ciudades. Otro de los problemas sociales es el rezago educativo, el cual también es enfrentado por los pueblos autóctonos, que, de acuerdo a la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (2013), afirma que este problema se visualiza en dos dimensiones: la primera, es la falta de aprendizaje, no saber ni escribir; la segunda dimensión es consecuencia de múltiples factores como las condiciones socioeconómicas, el crecimiento poblacional, entre otros.

Estas condiciones también prevalecen en las etnias o grupos indígenas en Sonora, según Castro (2012), la etnia de los Pimas, ubicados en el municipio de Yécora, representa la población con el mayor índice de pobreza en la entidad, representando el 78.7%. Hablar en específico del pueblo Yaqui, objeto de este análisis, se ha caracterizado por ser una etnia golpeada por sucesos históricos que, acorde a Torúa (2006), el inicio del descontento social de la etnia empezó en 1890 con el



<http://revistainvestigacionacademicasinfrontera.com>

enfrentamiento de los yaquis contra el ejército, sin embargo, en fechas recientes, el descontento social llevó en 2013 a los pobladores de la tribu yaqui de la comunidad de Vícam, municipio de Guaymas, Sonora a iniciar bloqueos carreteros por el caso del acueducto independencia, afectando a las empresas de servicio de transporte de carga, debido a que la ruta es parte integral del corredor México-Nogales.

### **Material y método**

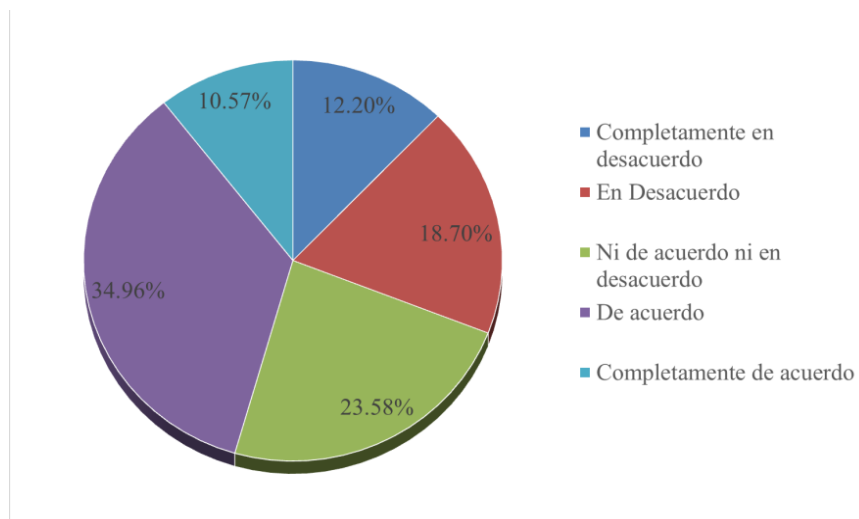
Para este estudio se realizó una investigación cualitativa, con un diseño no experimental que extrajo descripciones a partir de observaciones, así como también fue de tipo descriptiva utilizando información verídica sin cambiar el enfoque. Se elaboró un instrumento mixto con preguntas de escala Likert. Los sujetos de estudio fueron las empresas de transporte de carga de Sonora y Sinaloa que transitan por la ruta en cuestión. El tamaño de la muestra se determinó aplicando la fórmula correctora de Enric Mateu y Jordi Casal con un nivel de confianza del 95% y un margen de error del 5%. En total se obtuvo una muestra de 119 empresas, logrando encuestar a 123. El tipo de muestreo fue probabilístico aleatorio simple. Se procedió a la recolección de datos para la aplicación de un análisis estadístico con el programa Statistical Package for the Social Sciences (SPSS), versión 19 (George y Mallery, 2003).

### **Resultados**

La investigación IN SITU se llevó a cabo en el poblado de Vícam, Sonora. El instrumento fue aplicado del 05 al 27 de agosto de 2015, arrojando los siguientes resultados. Con respecto a la variable independiente “Logística”, se preguntó a los operadores si la carretera por donde transitan se encontraba en óptimas condiciones a lo que del 100%, solamente el 45.53% comentó estar de acuerdo, la figura 1 muestra lo siguiente:

<http://revistainvestigacionacademicasinfrontera.com>

**Figura 1. Estado actual de las carreteras en Sonora.**

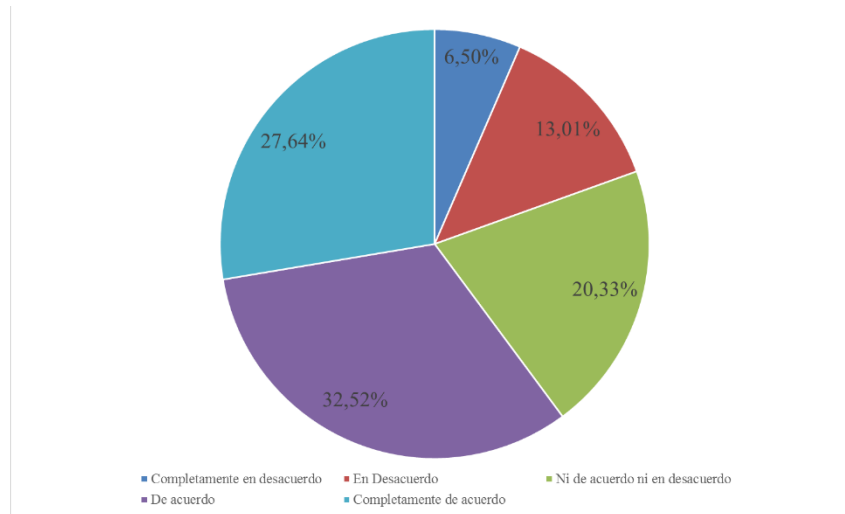


**Fuente:** elaboración propia en función de datos recabados de instrumento aplicado del 05 al 27 de agosto del 2015, en VÍcam municipio de Guaymas, Sonora, México.

Además un 30.9% afirmando que están en desacuerdo debido a que las carreteras en Sonora están desgastadas y no las han reparado.

Posteriormente, se les preguntó acerca de la seguridad en la vía federal correspondiente al tramo de VÍcam, a lo cual respondieron lo siguiente:

**Figura 2.** Seguridad de los transportistas en las carreteras que transitan.

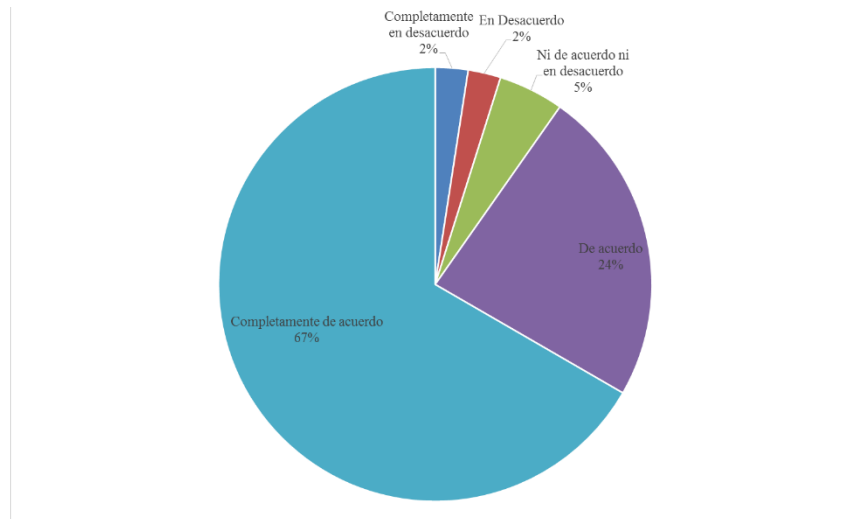


**Fuente:** elaboración propia en función de datos recabados de instrumento aplicado del 05 al 27 de agosto del 2015, en Vícam de Guaymas, Sonora, México.

La figura 2 refleja que del 100%, solo el 27.64% está completamente de acuerdo respecto a que afirman que las carreteras en Sonora son seguras, mientras que un 32.52% de las personas encuestadas respondieron solo que están de acuerdo; un 20.33% afirmó que no está ni de acuerdo ni en desacuerdo con esta pregunta, ya que no solo en Sonora hay seguridad o inseguridad, sino que es un problema nacional. Mientras que los que afirmaron estar en desacuerdo solo representó el 13.01% y con apenas el 6.5%, las personas aseguraron que no hay ningún tipo de seguridad al transitar por las vías sonorenses, ya que constantemente sufren de algún tipo de violencia y que las autoridades no hacen más para proteger al gremio.

<http://revistainvestigacionacademicasinfrontera.com>

**Figura 3.** Bloqueo a operadores al transitar por Vicam.



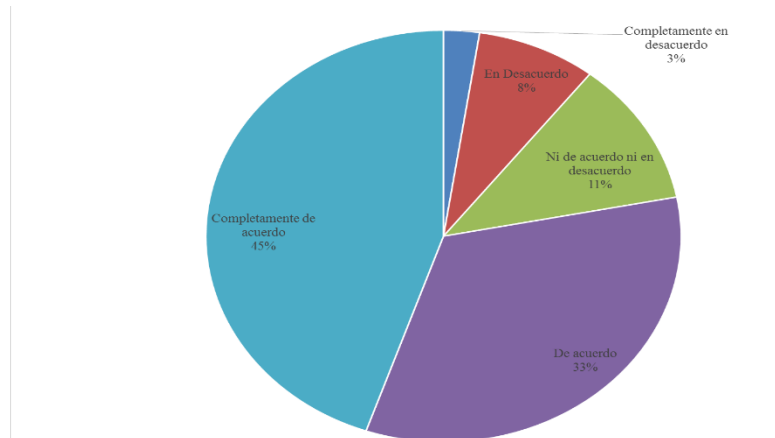
**Fuente:** elaboración propia en función de datos recabados de instrumento aplicado del 05 al 27 de agosto del 2015, en Vícam de Guaymas, Sonora, México.

Se preguntó a las personas encuestadas que si se les ha detenido en Vicam tres o más ocasiones a lo que la figura 3 muestra la tendencia de las respuestas.

El 67%, correspondiendo a las personas que están completamente de acuerdo, afirmaron haber sido detenidos en repetidas ocasiones, hasta 15 horas. El 24% está de acuerdo en cuanto a que si han tenido que detenerse al transitar esta ruta carretera ya que no pagan la cuota que las personas del bloqueo les exigen correspondiendo en un promedio entre \$150 y \$350 pesos, según el medio de transporte de carga. Un 5% respondió que no está ni de acuerdo ni en desacuerdo con la pregunta ya que cuando llega al bloqueo en ocasiones ya lo están retirando, 2% de las personas encuestadas afirmó que está en desacuerdo ya que nunca les ha tocado transitar cuando se encuentra la carretera bloqueada porque pagan para pasar y por último el 2% está completamente en desacuerdo, que en su mayoría es porque pagan y es su primera vez transitando por este poblado.

<http://revistainvestigacionacademicasinfrontera.com>

**Figura 4.** Operadores que han pagado a pobladores del bloqueo.

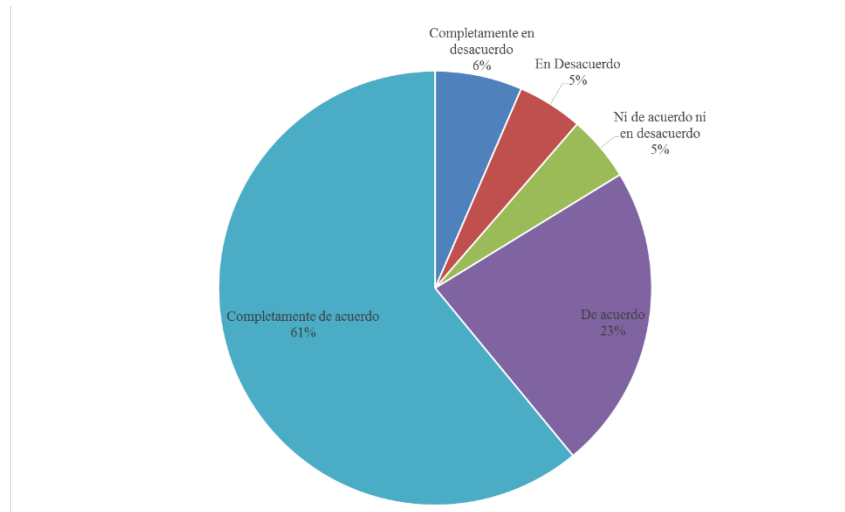


**Fuente:** elaboración propia en función de datos recabados de instrumento aplicado del 05 al 27 de agosto del 2015, en VÍcam de Guaymas, Sonora, México.

La figura 4 refleja las respuestas con respecto a que si los transportistas han pagado a los pobladores de Vicam para que los dejen transitar. Un 45% respondió que siempre han pagado a los pobladores para que los dejen pasar y poder entregar en tiempo y forma la mercancía a su destino final, 33% está de acuerdo con la pregunta, ya que afirman haber pagado al menos una vez para poder transitar por esta ruta, un 11% no está ni de acuerdo ni en desacuerdo con la pregunta realizada, el 8% está en desacuerdo, pero que en ocasiones el cansancio o el tiempo o la inseguridad los obliga a pagar a los pobladores y finalmente los que están completamente en desacuerdo son el 3% del total encuestado, es decir, aquellos operadores que prefieren esperar entre tres a siete horas, no pagar nada ya que afirman que es un negocio y que no participarán en eso.



**Figura 5.** Las personas afectadas por el bloqueo conocen los horarios del bloqueo.



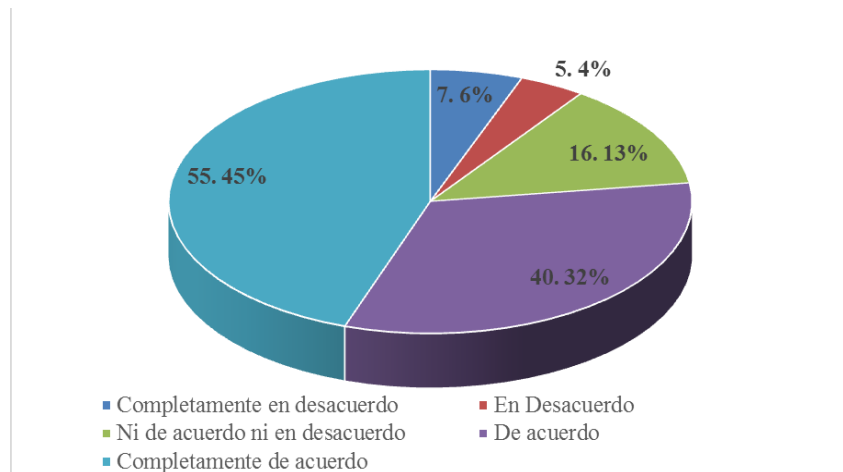
**Fuente:** elaboración propia en función de datos recabados de instrumento aplicado del 05 al 27 de agosto del 2015, en VÍCAM de Guaymas, Sonora, México.

Finalizando con la variable independiente *logística*, se les preguntó a las personas encuestadas, si conocían los horarios de bloqueo en Vicam. El 61% contestaron que están completamente de acuerdo, el 23% que están de acuerdo, es decir, en ambos porcentajes conocen habitualmente los horarios y hacen comentarios que han estado cambiando las horas de bloqueo, por el contrario, el 6% y el 5% de los operadores encuestados, mencionaron que no están de acuerdo con la pregunta, debido a que o es su primera vez transitando por esta vía federal y no conocían en sí la problemática o que no conocían en sí que había un horario establecido para el cruce.

En la variable independiente “Afectación Económica” de las empresas por el bloqueo en Vicam, estos fueron los siguientes hallazgos:

<http://revistainvestigacionacademicasinfrontera.com>

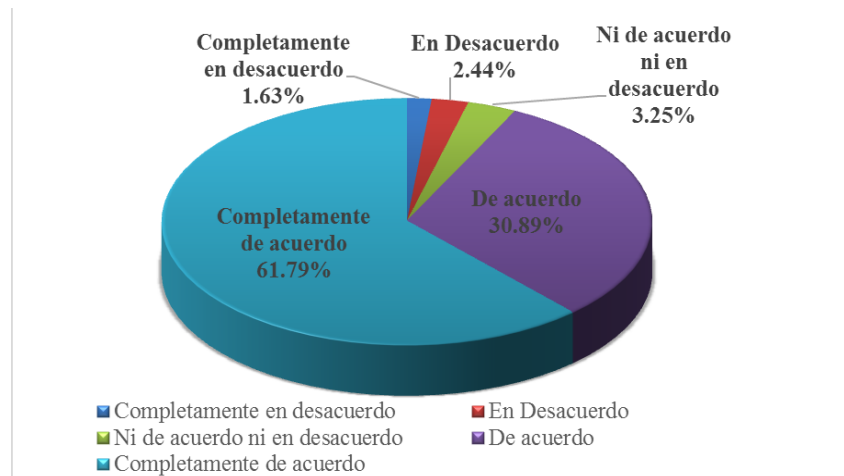
**Figura 6.** Pérdidas de las empresas a causas del bloqueo.



**Fuente:** elaboración propia en función de datos recabados de instrumento aplicado del 05 al 27 de agosto del 2015, en Vícam de Guaymas, Sonora, México.

La figura 6 trata sobre la percepción de que existe una afectación económica para las empresas de transportes de carga, en la cual se aprecia que el 55.45% de los operadores encuestados respondieron que están completamente de acuerdo, es decir, las empresas en las cuales ellos trabajan se ven afectadas por no entregar sus pedidos de mercancías a tiempo lo cual tratándose de productos perecederos, se llegan a perder; por su parte, un 40.32% responde que está de acuerdo; en otras palabras, si se ven mermadas sus operaciones y su ingreso ya que aumentan los costos del traslado de la mercancía hacia sus destino. En este contexto, el 13.16% dice que no está ni de acuerdo ni en desacuerdo ya que no les afecta en sus tiempos de entrega por ser empresas de tiendas comerciales, mientras que el 7.6% y el 5.4% comentó que están en desacuerdo y completamente en desacuerdo, ya que no se ven afectadas por pérdidas las empresas a las que ellos pertenecen.

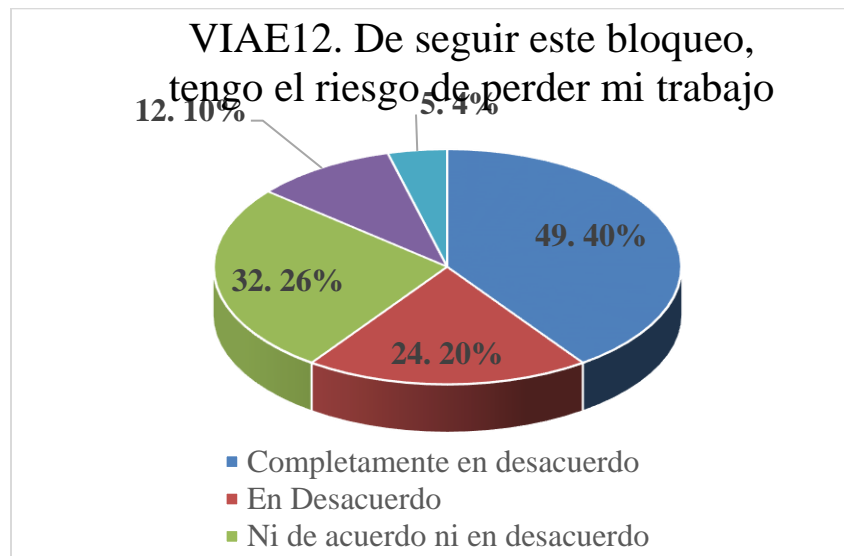
**Figura 7.** Incremento de costos logísticos a empresas afectadas por el bloqueo.



**Fuente:** elaboración propia en función de datos recabados de instrumento aplicado del 05 al 27 de agosto del 2015, en VÍcam de Guaymas, Sonora, México.

Se aprecia en la figura anterior que, debido al bloqueo carretero, las empresas se han visto afectadas por el incremento de costos al estar detenidos los operadores de los transportes en dicho bloqueo, un 61.79% de las choferes de autotransporte de carga contestó que están completamente de acuerdo, si se han incrementado los costos de gasolina y comida puesto que tiene que esperar horas para poder pasar, 30.89% responden estar de acuerdo si se ven afectadas sus empresas y aún más cuando sus remolques contienen productos refrigerados y se ven incrementados los costos de combustibles, el 3.25% corresponde a las personas que no están ni de acuerdo ni en desacuerdo con la interrogante no se han visto afectadas en sus costos debido al bloqueo, un 2.44% se siente en desacuerdo con esta pregunta y por último 1.63% está completamente en desacuerdo no se han visto afectadas en sus costos a causa del bloqueo que se presenta en Vicam.

**Figura 8.** La afectación del bloqueo a los operadores de transporte de carga.

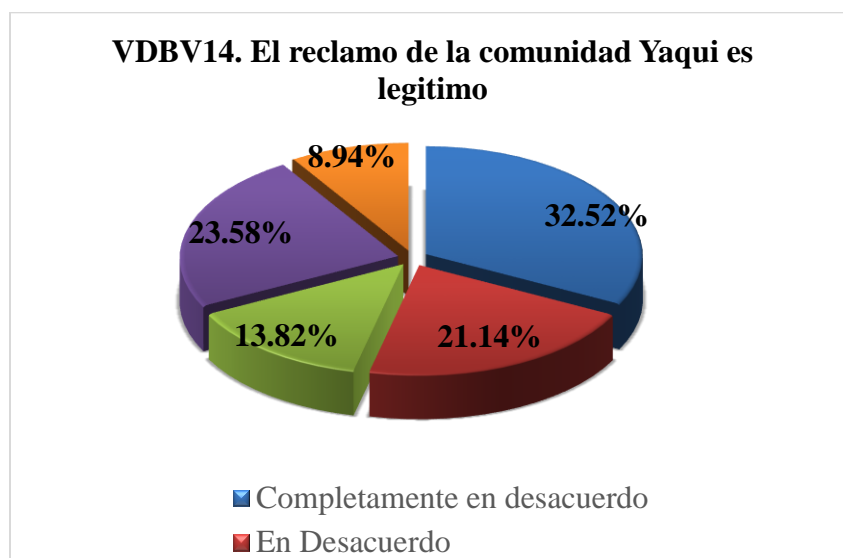


**Fuente:** elaboración propia en función de datos recabados de instrumento aplicado del 05 al 27 de agosto del 2015, en VÍcam de Guaymas, Sonora, México.

En la anterior figura se aprecia cómo se ven afectados los operadores de transporte de carga debido al bloqueo carretero de Vicam, un 49.40% responde que están completamente en desacuerdo, por el momento no tienen el riesgo de perder su trabajo por el suceso que se presenta actualmente, 32.26% dice que no están ni de acuerdo ni en desacuerdo en que sus empresas les retiren sus empleos actuales, el 24.20% está en desacuerdo no perderían sus empleos de seguir el bloqueo peatonal que se presenta actualmente, un 12.10% dice que de seguir el bloqueo si corren el riesgo de perder su trabajo ya que hasta la fecha han disminuido sus fletes de envíos, y el 5.4% comenta que está completamente de acuerdo si perderían sus empleos de seguir el bloqueo peatonal.

<http://revistainvestigacionacademicasinfrontera.com>

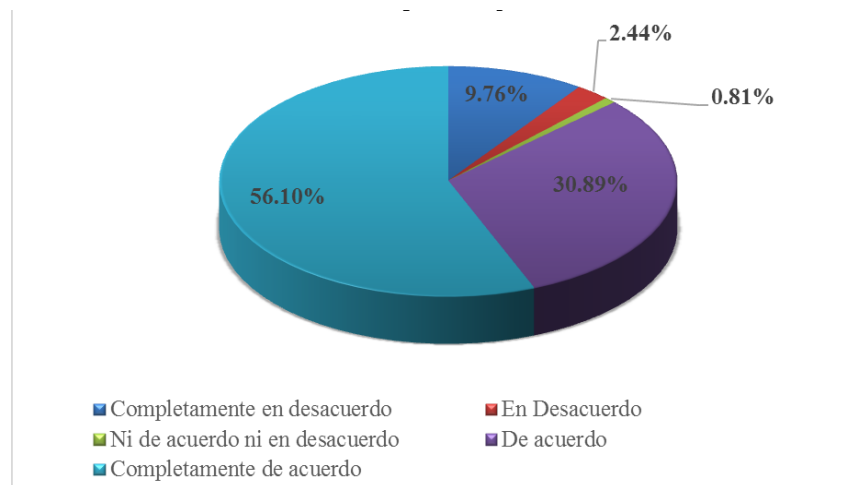
**Figura 9.** Es justo el reclamo de los Yaquis al bloquear la carretera.



**Fuente:** elaboración propia en función de datos recabados de instrumento aplicado del 05 al 27 de agosto del 2015, en Vímcam de Guaymas, Sonora, México.

Se puede visualizar en la figura superior como toman las personas afectados por el bloqueo desde sus punto de vista el reclamos de los Yaqui, 32.52% está completamente en desacuerdo no creen que sea legítimo el reclamo de la etnia Yaqui lo toman más como un negocio ya que están pagando una cuota por que los dejen pasar y seguir con su ruta, el 23.58% dice estar de acuerdo si es legítimo y es por eso que tomaron la opción del bloqueo, un 21.14% se manifiesta en desacuerdo no es legítimo el reclamo de esta comunidad, 13.82% no está ni de acuerdo ni en desacuerdo sobre el reclamo que presenta esta etnia, y un 8.94% está completamente de acuerdo, el reclamo de la comunidad Yaqui si es legítimo.

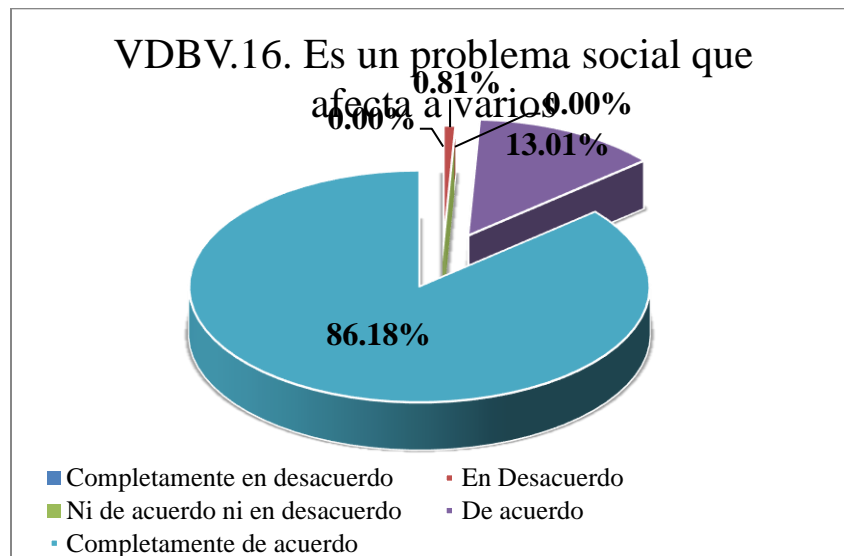
**Figura 10.** Fue una opción el bloqueo para poder ser escuchados por el gobierno.



**Fuente:** elaboración propia en función de datos recabados de instrumento aplicado del 05 al 27 de agosto del 2015, en Vícam de Guaymas, Sonora, México.

La figura 10 denota que muchos de los encuestados estuvieron de acuerdo respecto a que los pobladores de la etnia yaqui solamente tuvieron como única opción el bloquear la carretera, el 56.10% está completamente de acuerdo en que tomaron la opción de bloquear la carretera y así hacerse notar para que fuesen escuchados por las autoridades gubernamentales, 30.89% dice estar de acuerdo y tomaron la opción de bloquear la carretera, 9.76% respondió estar completamente de desacuerdo en realizar los paros a los operadores de transportes de carga, el 2.44% dice estar en desacuerdo y el 0.81% no está ni de acuerdo ni en desacuerdo con la opción que tomaron los Yaquis en tomar a carretera y bloquearla.

**Figura 11.** Bloqueo en Vicam problema social.



**Fuente:** elaboración propia en función de datos recabados de instrumento aplicado del 05 al 27 de agosto del 2015, en Vícam de Guaymas, Sonora, México.

En la figura anterior se observa que un 86.18% de los operadores de transporte de carga está completamente de acuerdo en que es un problema social que afecta a varios actualmente, el 13.01% responde estar de acuerdo ya que se ven afectados al momento de transitar por esa vía carretera en ambos sentidos cuando está presente el bloqueo, y 0.81% se encuentra en desacuerdo este problema social no afecta a varios.

## Discusión

Tras un largo tiempo del bloqueo carretero en el poblado de Vícam, queda claro que desafortunadamente para la sociedad en general, una de las maneras en las que ésta puede ser escuchada es a través de la manifestación pública, y que mejor estrategia que bloquear una de las

<http://revistainvestigacionacademicasinfrontera.com>

principales rutas logísticas del país. Mientras que el gobierno del estado en su momento argumentó que correspondía a la Secretaría de Gobernación solucionar el conflicto, las empresas transportistas sufrieron pérdidas millonarias que oscilaron en 60 millones de dólares, debido al incremento de los costos logísticos (Ayala, 2015). Adicional a que las empresas de transporte de carga sufrieron los efectos de la inseguridad al asegurar que en diversas ocasiones fueron víctimas de robo y extorsiones por parte de pobladores de la comunidad yaqui, teniendo que esperar entre 5 a 20 horas o en su caso pagar una cuota que mermaba la operatividad de las mismas. En otras palabras, el problema del descontento social y sus diversas manifestaciones no solo afecta a la población que se manifiesta, sino trae consigo un efecto multiplicador pues se genera afectaciones a la economía de terceros.

## Conclusiones

Dentro de los problemas sociales presentes en la actualidad, se encuentra el bloqueo que se presentó en la carretera de Vicam, Guaymas, Sonora, afectando principalmente a uno de corredores prioritarios a través de los puertos fronterizos de México. El estado de Sonora cuenta con el corredor México-Nogales, el cual es uno de los corredores más extensos del país, dicha vía carretera cuenta con las actividades económicas más importantes que se llevan a cabo a lo largo del corredor comercial Arizona-Sonora-Sinaloa, un claro ejemplo de ello es la producción y distribución del tomate, trigo, cártamo, entre otros.

El análisis ayudó a conocer la problemática del bloqueo carretero encabezado por pobladores de la etnia Yaqui, que afectó a la logística de las empresas transportistas de carga que transitan por el estado. De acuerdo al análisis se encontraron, los siguientes resultados:

- 1) Del 100 por ciento de los operadores de transporte de carga encuestados, el 95% contestó que al transitar por Vicam, el bloqueo los perjudicó en ambos sentidos



<http://revistainvestigacionacademicasinfrontera.com>

(Norte y Sur), debido a que es el corredor principal en esta zona y no existe ninguna otra opción para así poder desviarse y evitar ser parados en sus unidades. Esta problemática tuvo consecuencias hacia las empresas que envían su mercancía y transitan por esta vía carretera, viéndose afectada en tiempos de entrega al igual incrementando los costos de transporte.

- 2) Se aprecia que el 55.45 por ciento de las personas encuestadas es la cifra superior a los demás porcentajes del ítem 6, el cual afirma que el ingreso de las empresas se ve mermado al tener pérdidas económicas de mercancía y por el incremento de viáticos a los operadores de tracto camión por causa del bloqueo de Vicam Sonora.
- 3) Finalmente se determinó, en base a los resultados obtenidos de la variable dependiente bloqueo en Vicam, que el 53.66 por ciento de las personas encuestadas responden estar completamente en desacuerdo, puesto que las autoridades gubernamentales del estado en su momento no actuaron a tiempo para erradicar la problemática generada por reclamos de los integrantes de la etnia Yaqui.

### **Agradecimientos**

A los operadores de las empresas transportistas que brindaron su tiempo para compartir su experiencia y cuya información ayudó a enriquecer este proyecto, a los pobladores de la comunidad de VÍcam por permitirnos realizar la investigación, a la Universidad Estatal de Sonora por apoyar este Proyecto de investigación, al Lic. Luis Alfredo Corral Ramírez por su arduo trabajo para la culminación del mismo. Finalmente y sin restarle importancia al Maestro Alfonso Torúa Cienfuegos por compartir con nosotros su vasto conocimiento sobre la historia del pueblo Yaqui.

## Referencias

- Ayala, E. (2015). El bloqueo carretero del año pasado en Vícam trajo pérdidas por 60 mdd. Periódico en línea Uniradio Noticias. Disponible en <http://www.uniradionoticias.com/noticias/hermosillo/295066/el-bloqueo-carretero-del-ano-pasado-en-vicam-trajo-perdidas-por-60-mdd.html>
- Castro, T. (2012). La pobreza de los pueblos ancestrales de Sonora. Sonora, México. Disponible en <http://sonoradiversidad.blogspot.mx/2012/06/la-pobreza-de-los-pueblos-ancestrales.html>
- Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (2015). *Diagnóstico de los objetivos e indicadores de los planes derivados del Plan Nacional de Desarrollo, 2013-2018*. Disponible en <http://www.coneval.org.mx/InformesPublicaciones/Documents/Diagnostico-objetivos-e-indicadores-PND.pdf>
- George, D. & Mallery, P. (2003). SPSS for Windows step by step: A simple guide and reference. 11.0 update (4th ed.). Boston: Allyn & Bacon. En Gliem, J. & Gliem, R. (2003). Calculating, Interpreting, and Reporting Cronbach's Alpha Reliability Coefficient for Likert-Type Scales. Midwest Research to Practice Conference in Adult, Continuing, and Community Education. Disponible en <http://www.ssnpstudies.com/wp/wp-content/uploads/2015/02/Gliem-Gliem.pdf>
- Mateu, E. & Casal, J. (2003). Tamaño de la muestra. *Rev.Epidem.Med.Prev.*1:8-14. Disponible en [http://www.mat.uson.mx/~ftapia/Lecturas%20Adicionales%20\(C%20C3%20B3mo%20dise%C3%20C3%20B1ar%20una%20encuesta\)/TiposMuestreo1.pdf](http://www.mat.uson.mx/~ftapia/Lecturas%20Adicionales%20(C%20C3%20B3mo%20dise%C3%20C3%20B1ar%20una%20encuesta)/TiposMuestreo1.pdf)
- Naciones Unidas (2014). *Nunca nos fuimos*: diagnóstico para la situación socioeconómica de la población ayorea, chiquitana, guaraní, guaraya, yuracaré, y mojeña en la ciudad de Santa Cruz de la Sierra. Primera edición. Santa Cruz, Bolivia. Disponible en [http://www.un.org/democracyfund/sites/www.un.org.democracyfund/files/BOL-10-403\\_Libro%20Nunca%20Nos%20Fuimos.pdf](http://www.un.org/democracyfund/sites/www.un.org.democracyfund/files/BOL-10-403_Libro%20Nunca%20Nos%20Fuimos.pdf)
- Organización de las Naciones Unidas para la Educación la Ciencia y a Cultura (2013). Foro sobre Rezago Educativo y Analfabetismo. Chiapas, México. Disponible en [http://www.unesco.org/new/es/mexico/press/news-and-articles/content/news/la\\_unesco\\_participa\\_en\\_el\\_foro\\_sobre\\_rezago\\_educativo\\_y\\_analfabetismo\\_celebrado\\_en\\_chiapas/#.VO1IfeaG-M6](http://www.unesco.org/new/es/mexico/press/news-and-articles/content/news/la_unesco_participa_en_el_foro_sobre_rezago_educativo_y_analfabetismo_celebrado_en_chiapas/#.VO1IfeaG-M6)



Año 9, Núm. 22 (Enero - junio 2016)



Revista de Investigación  
Académica sin Frontera  
ISSN: 2007-8870

<http://revistainvestigacionacademicasinfrontera.com>

Schmelkes, S. (2013). Educación y pueblos indígenas: problemas de medición. Revista internacional de estadística y geografía. Disponible en [http://www.inegi.org.mx/RDE/RDE\\_08/Doctos/RDE\\_08\\_Art1.pdf](http://www.inegi.org.mx/RDE/RDE_08/Doctos/RDE_08_Art1.pdf)

Toría A. (2006). Los Yaquis y la revolución mexicana. Segunda Edición. Alforja del tiempo. Hermosillo, México. ISBN 970689308-3.