

DOI: <https://doi.org/10.56712/latam.v5i5.2888>

Problemas y consecuencias del asalto al Autotransporte de Carga en Puebla, México: Estrategias y Recomendaciones

Problems and consequences of cargo truck assaults in Puebla, México:
Strategies and Recommendations

Abel García Villagrán

abel.garcia@puebla.tecnm.mx
<https://orcid.org/0000-0002-5520-900X>
Instituto Tecnológico de Puebla
Puebla – México

Jeannette Yonemoto Martínez

jeannette.yonemoto@itpuebla.edu.mx
<https://orcid.org/0009-0009-7483-4941>
Instituto Tecnológico de Puebla
Puebla – México

Alfonso Zerecero Ordaz

alfonso.zerecero@puebla.tecnm.mx
<https://orcid.org/0009-0008-2869-1188>
Instituto Tecnológico de Puebla
Puebla – México

Dulce María Aguilar Ochoa

i20222083.18@puebla.tecnm.mx
<https://orcid.org/0009-0000-8172-0736>
Instituto Tecnológico de Puebla
Puebla – México

Stella Di Maris Badillo Bolaños

i21220709.18@puebla.tecnm.mx
<https://orcid.org/0009-0001-2581-2473>
Instituto Tecnológico de Puebla
Puebla – México

Artículo recibido: 17 de octubre de 2024. Aceptado para publicación: 31 de octubre de 2024.
Conflictos de Interés: Ninguno que declarar.

Resumen

El robo al autotransporte de carga en México ha experimentado un importante incremento en el centro del país en los últimos años. Este problema, afecta seriamente a las Cadena de Suministro de muchas empresas, debido a las pérdidas que se generan y los daños que ocasiona a la economía de la región. Además, como consecuencia de estos robos, se tiene una gran escasez de operadores de autotransporte de carga debido a la violencia en los asaltos y las repercusiones físicas y psicológicas que ocasionan. La sociedad se encuentra intranquila por la impotencia e indignación que esto representa. La información para la presente investigación, está soportada por una revisión sistemática de la literatura obtenida en repositorios de publicaciones científicas y fue complementada mediante una encuesta aplicada a 409 operadores de Transporte Terrestre del Estado de Puebla, México. Es importante mencionar que el robo en el auto transporte experimentó un gran crecimiento en el año de 2023, teniendo como principales entidades federativas al Estado de México, Puebla, Veracruz, Guanajuato y Jalisco representando más del 60% del total de robos en México. Para apoyar de alguna manera a los operadores de este medio de transporte, al final del estudio, presentamos algunas recomendaciones para que puedan circular con mayor tranquilidad y aplicar en la mayoría de las


empresas del Estado de Puebla.

Palabras clave: autotransporte, robo, operadores, carreteras, Puebla

Abstract

Cargo transportation theft in Mexico has experienced a significant increase in recent years. This problem seriously affects the Supply Chain of many companies, due to the losses that are generated and the damage it causes to the country's economy. Furthermore, as a consequence of these assaults, there is a lack of cargo transport operators due to the violence in the robberies and the physical and psychological repercussions they cause. Society is concerned about the helplessness and anger that this represents. The information for this research is supported by a systematic review of the literature obtained in repositories of scientific publications and was complemented by a survey applied to 409 cargo truck drivers from the State of Puebla, Mexico. It is important to mention that transportation theft experienced accelerated growth in the year 2023, with the State of Mexico, Puebla, Veracruz, Guanajuato, and Jalisco as the main federal entities, representing more than 60% of the total thefts in Mexico. To support drivers in some way, at the end of the study, we present some recommendations so that they can circulate more safely and be used in most companies in the State of Puebla.

Keywords: cargo transportation, thefts, operators, highways, Puebla

Todo el contenido de LATAM Revista Latinoamericana de Ciencias Sociales y Humanidades, publicado en este sitio está disponibles bajo Licencia Creative Commons. 

Cómo citar: García Villagrán, A., Yonemoto Martínez, J., Zerecero Ordaz, A., Aguilar Ochoa, D. M., & Badillo Bolaños, S. D. M. (2024). Problemas y consecuencias del asalto al Autotransporte de Carga en Puebla, México: Estrategias y Recomendaciones. *LATAM Revista Latinoamericana de Ciencias Sociales y Humanidades* 5 (5), 3699 – 3712. <https://doi.org/10.56712/latam.v5i5.2888>

INTRODUCCIÓN

En México, uno de los medios más utilizados para mover mercancías es el autotransporte de carga. Una de sus principales características es su versatilidad, ya que puede llevar casi cualquier tipo de carga, además que es fácil su rastreabilidad y seguimiento de las unidades. Desafortunadamente en los últimos años, los asaltos y robos de mercancías sobre las carreteras de nuestro país han puesto en alerta a los transportistas y a las compañías que los representan. La incidencia de este tipo de delitos y las reacciones de los empresarios, hacen suponer que las acciones, respecto a la atención de este fenómeno de parte de las autoridades, no han sido los más adecuadas.

Después de muchos intentos fallidos, el pasado 15 de febrero de 2024, la Alianza Mexicana de Organización de Transportistas (AMOTAC), realizó un paro nacional de aproximadamente cuatro horas en las principales carreteras de México para solicitar lo siguiente: seguridad en las carreteras por parte de la Guardia Nacional, prohibición del vehículo doble tanque, regulación del parque vehicular y denunciar varios abusos y extorsiones de parte de las autoridades. Debemos recordar que la piratería terrestre no es un hecho nuevo en nuestro país y ha ocurrido desde hace varios siglos. Pero cada día, muchos choferes de distintas compañías arriesgan sus vidas en las carreteras para satisfacer las necesidades de las Cadenas de Suministro de México.

METODOLOGÍA

El enfoque de esta investigación del robo al autotransporte de carga en la ciudad de Puebla se sustenta como un análisis deductivo y explicativo. Se inicia con una explicación exploratoria basada en la búsqueda de información a fin de tener un diagnóstico inicial sobre los agentes que intervienen en el robo al autotransporte. En la figura 1 se anexa el desarrollo descriptivo:

Figura 1

Metodología para el análisis del robo al autotransporte



Fuente: elaboración propia.

El desarrollo del análisis de la información se hizo a través de fuentes primarias y secundarias. Las fuentes secundarias incluyeron reportes de investigación y literatura científica relacionada. La información del muestreo no probabilístico con enfoque cualitativo fue mediante una encuesta aplicada por los alumnos del Taller de Investigación II del Instituto Tecnológico de Puebla a 409 operadores de Transporte Terrestre del Estado de Puebla, México. En el proceso se utilizó la técnica

documental para caracterizar los aspectos teóricos de la investigación. Los datos de la encuesta fueron recolectados durante los meses de octubre y noviembre de 2023. Posteriormente se realizó el análisis deductivo y explicativo con el fin de detectar las causas del robo al autotransporte y las distintas formas de prevenirlo. No se distinguieron entre conductores independientes o pertenecientes a alguna empresa, por lo que los resultados se refieren a todo el sector de autotransporte de mercancías.

REVISIÓN DE LA LITERATURA

Comercio internacional

La actividad fundamental del comercio en la historia de la humanidad ha impulsado el intercambio de bienes, servicios, culturas e ideas. En las civilizaciones de la antigüedad se dio en forma de trueque y ha ido evolucionando hasta la globalización del siglo XXI.

En los principios del comercio, las caravanas mediterráneas desempeñaron un papel crucial como intermediarios, transportando bienes entre diferentes regiones y facilitando la difusión de productos y culturas. Estas caravanas eran esenciales para el intercambio de artículos de metal, como herramientas y armas, así como maderas preciosas utilizadas en la construcción y fabricación de muebles. Uno de los primeros pueblos que comerciaban fueron los fenicios, que destacan como pioneros en la exploración náutica, la cartografía y así establecieron rutas comerciales marítimas (Rodríguez, 2012), fueron comerciantes prominentes que conectan diversas regiones a través del Mediterráneo, comercializando productos valiosos como el vino, el aceite de oliva, el lino y el marfil, utilizado para fabricar objetos de lujo.

La economía dependía en gran medida de la agricultura, donde la mayoría de la población se dedicaba a producir lo necesario para vivir. Sin embargo, gradualmente comenzaron a surgir mercados y ferias que facilitaban el intercambio de productos y excedentes agrícolas entre diferentes comunidades. La Iglesia y los señores feudales también desempeñaron un papel significativo en la economía, influyendo en la producción y el comercio, y controlando grandes extensiones de tierra, respectivamente. En este período, el comercio se basaba principalmente en productos básicos y manufacturados locales (Mercado, 2017).

En el siglo XIX el comercio mundial se recuperó del impacto de las guerras hasta 1920 que sucedió la gran depresión, para luego en la edad de oro (1950-60) volver a crecer. Para 1970 y hasta 2007 debido a la crisis del petróleo se da una gran recesión, impactando sobre el crecimiento comercial, pero siendo menor si se compara con las dos guerras mundiales (Tena, 1992). La apertura comercial iniciada con el Tratado de libre comercio de América del Norte a partir de 1994, trajo consigo que el comercio inmerso en los movimientos globales de la economía experimentará transformaciones. Ésto propició que las tiendas se vieran inundadas de mercancías importadas donde sus volúmenes comenzaron a crecer según la oferta (Ruiz, 2010).

México ha firmado 11 tratados de libre comercio (TLC) con 45 países y un Acuerdo de Asociación Económica con Japón. Los productos mexicanos tienen acceso preferencial a los principales mercados a nivel mundial que, en su conjunto, representan más del 50% del PIB mundial y más de 1,100 millones de habitantes.

Transporte de mercancías

El transporte de mercancías tiene sus orígenes en la prehistoria, cuando se utilizaban animales de carga y embarcaciones rudimentarias para mover productos. Las civilizaciones antiguas, como los romanos, desarrollaron redes de carreteras que mejoraron el transporte terrestre, mientras que las culturas marítimas, establecieron rutas comerciales por mar que conectan diferentes regiones (De la

Cruz, 2017). Para mover productos desde su origen hasta su destino, es crucial el transporte de mercancías, es importante considerar factores como seguridad, rapidez, costo y calidad del servicio. El uso de medios de transporte económicos, ayuda a reducir los precios de artículos e insumos, beneficiando a la producción y distribución. Las nuevas tendencias en el comercio global han transformado los requisitos logísticos, impulsando el desarrollo de nodos de intercambio estratégicamente ubicados. Estos nodos permiten la creación de cadenas intermodales, donde cada modo de transporte se utiliza de manera eficiente (Cancelas, 2016).

El transporte marítimo en México inició en la época maya con una red de rutas comerciales. En la actualidad, ha evolucionado gracias a mejoras en la infraestructura terrestre y portuaria, lo que permite un servicio más eficiente y económico. Aunque es el medio más rentable para grandes volúmenes, enfrenta desafíos como la lentitud, limitándose al comercio internacional. El transporte ferroviario se desarrolló en el siglo XIX, creando una red operada por empresas privadas, destacando su economía energética y capacidad para manejar grandes volúmenes, aunque requiere transbordos. El transporte carretero, que tiene sus raíces en el periodo prehispánico, ha ganado importancia por su accesibilidad y rapidez, permitiendo una distribución eficiente sin transbordos. Finalmente, el transporte aéreo ha evolucionado para incluir carga, siendo el más rápido y seguro, pero también el más costoso y limitado en capacidad, lo que requiere una adecuada consideración del tipo de mercancía para optimizar costos y servicios (Rivera, Delgado y Carrillo, 2013).

Carreteras en México

El transporte en nuestro país se caracteriza por su diversidad y su compleja relación con el entorno geográfico y la cultura de diversos grupos y regiones. Antes de la llegada de los españoles, los indígenas llegaron a contar con admirables y bien organizados sistemas de comunicación que abarcaban prácticamente toda Mesoamérica. En lo que respecta a la construcción de vías para peatones, los mayas y los aztecas se destacaron notablemente. Hoy en día, se conservan vestigios en diversas partes del país, como el camino empedrado de los mayas conocido como "sacbé" o "camino blanco," en Izamal, Yucatán. Además de la calzada México-Tacuba, donde, según las crónicas, se relata la existencia de puentes elevados en los cruces con los canales (Rico, 2011).

En 1825 se habían propuesto caminos que irían de la capital de México de nuestro país a Veracruz sin pasar por el estado Puebla, pero los diputados del estado hicieron que se deshiciera este proyecto (Suárez, 2001). La infraestructura carretera en México inicia después del periodo revolucionario (1910-1924), para 1930 México contaba con 1,426 km de carreteras de las cuales 541 km son carreteras pavimentadas. A partir de 1940 el gobierno promovió el desarrollo del transporte carretero como un soporte del progreso. Para 1960, el autotransporte superó por primera vez el volumen de carga frente a los ferrocarriles (Rangel, 2015).

En el año de 1949 el presidente Miguel Alemán Valdez, proyectó la construcción de dos tramos carreteros para favorecer la comunicación entre la Ciudad de México y Acapulco. Para ello, los automovilistas y transportistas que quisieran pasar por ellos pagarían una cuota mediante tarifas oficiales, De esta manera, inició la red nacional con miles de kilómetros de carreteras de cuota (Contreras, 2013). De acuerdo con Santillán (2019), las dos primeras carreteras de peaje se inauguraron en el año 1952. Una de ellas se extendía desde Amacuzac en Morelos hasta Iguala en Guerrero, y la segunda conectaba la Ciudad de México con Cuernavaca.

El construir una carretera nueva implica la presencia de tránsito de vehículos en lugares que anteriormente no pasaban. Para lograr esto, se tienen que hacer demoliciones, excavaciones, traslado de los materiales, afectaciones al tránsito de vehículos y riesgos de daños a terceros. Cuando se realiza se logran profundas transformaciones que incluyen la degradación ambiental y la transformación del

paisaje, además conflictos sociales que surgen por pobladores que se oponen a tales procesos (Rangel, 2015).

Delincuencia, asaltos y robos al autotransporte de carga

En el año 1821 cuando finalizó la independencia de México, el autotransporte tuvo que ser sujeto a un sistema de convoy, el cual servía para protegerse de los ataques realizados por las pandillas delictivas, ya que era muy riesgoso trasladarse libremente en las carreteras. El gobierno en esos años reguló la transportación de mercancías. Para sentirse más protegidos, llevaban una escolta para intentar que no los robaran, por lo que se cobraba un 2% sobre el valor de la mercancía que se transportaba (Suárez, 2001). El robo al transporte terrestre no es un fenómeno nuevo y ha existido desde principios de la humanidad. Pero gracias al creciente poder organizacional y territorial que han adquirido los grupos delictivos y de narcotráfico, sumado a las penas relativamente bajas que reciben estos delitos, han hecho que este fenómeno afecte a las cadenas logísticas de casi todo América Latina en donde los tres países más afectados son: México, Brasil y Colombia (Rodríguez, 2021).

Uno de los aspectos alarmantes es que el robo en el autotransporte experimentó un gran crecimiento en el año de 2023, teniendo como principales entidades federativas al Estado de México, Puebla, Veracruz, Guanajuato y Jalisco representando más del 60% del total de robos en México. Las mercancías más robadas son: alimentos con un 29%, artículos de construcción en un 12%, artículos varios 11%, el robo de autos y autopartes con un 5%, calzado y ropa 4% y farmacéuticos con un 4%. Dicho problema, impacta en los precios finales para el consumidor además de arriesgar la seguridad de los operadores quienes enfrentan riesgos en su día a día para ello, se ha puesto énfasis en ciertos tramos carreteros como lo son la autopista México-Querétaro, Arco Norte, Amozoc-Perote, reforzando estrategias para combatir la delincuencia.

¿Que ha provocado el incremento de la delincuencia en carreteras de México?

Desempleo y la pobreza son motores fundamentales e impulsan a algunas personas hacia la delincuencia en las carreteras (Hernández, 2017).

La falta de infraestructura adecuada y la insuficiencia de vigilancia policial en ciertas áreas son factores que contribuyen significativamente al aumento de delitos en carreteras (Sánchez, 2018).

La debilidad institucional y la falta de coordinación entre los diferentes niveles de gobierno son factores clave que permiten el crecimiento de la delincuencia en las vías terrestres (Martínez & Rodríguez, 2019).

Las estrategias y tecnología del crimen organizado desafían la labor de las autoridades de enfrentar el crimen en las carreteras.

El incremento en el robo de mercancías en carreteras se debe en gran medida a la diversificación de actividades delictivas por parte de los cárteles de drogas, que buscan nuevas fuentes de ingresos (López, 2020).

La violencia generalizada en ciertas regiones de México, exacerbada por conflictos entre grupos delictivos, contribuye a un entorno general de inseguridad que afecta a las carreteras (Ramírez, 2020).

Las rutas de alto valor económico, que transportan productos como electrónicos, alimentos y combustibles, son especialmente atractivas para los delincuentes (Gómez, 2021).

La corrupción endémica y la impunidad, son factores cruciales que facilitan el aumento de la delincuencia en carreteras. Los delincuentes operan con la confianza de que no enfrentarán consecuencias legales (Gutiérrez, 2021).

Operadores de transporte terrestre en México

Un operador de transporte terrestre enfrenta problemas de salud, como el estrés y la fatiga. Éstos, incrementan el riesgo de accidentes y afectan tanto a las empresas que los contratan como a las cadenas de suministro y a la sociedad en general (Berrones, et. al, 2020). Estas enfermedades son conocidas por ser causadas por las largas jornadas laborales, las cuales fomentan la adopción de malos hábitos (Zuñiga, 2022). Se identificó que el 52% de los operadores del autotransporte federal maneja más de nueve horas al día y el 26% supera las 14 horas.

Este tipo de jornadas lleva a los conductores a consumir sustancias químicas para lograr cumplir con las entregas de mercancía. Por ejemplo, en México, una de las sustancias más comunes entre los operadores de carga pesada es el “perico” el cual acelera el ritmo cardíaco e inhibe el apetito y el sueño, siendo esto, una “ayuda” para aguantar en los viajes largos. Sin embargo, el consumo de esta sustancia puede provocar hipertrofia prostática, problemas cardíacos y cualquier padecimiento obstructivo de las vías urinarias, además de desarrollar periodos de ansiedad y depresión (Transporte, 2020).

En México, las investigaciones sobre choferes de transporte terrestre son muy escasas, además de que se considera un oficio común, lo que contribuye a que no se le dé la importancia necesaria. Sin embargo, es un oficio que requiere trabajos especializados, riesgos, exigencias y que puede terminar en un incumplimiento de una entrega de mercancía (Berrones, et. al, 2020).

Otro de los riesgos para los choferes de transporte terrestre, es la inseguridad en las carreteras y los salarios bajos. Estos factores, desincentivan esta labor y dificultan aún más el transporte de carga. Según un informe de la International Road Transport Union de 2021, se estima que en México hacen falta aproximadamente 54,000 operadores de camiones, lo que pone en riesgo la competitividad del sector (Motum, 2021).

En el tema de la informalidad laboral de los operadores, podemos mencionar que esta informalidad se refleja en las bajas tarifas del servicio, lo que provoca bajos ingresos para las compañías y, por ende, les impide contar con los recursos suficientes para cubrir los derechos laborales de los operadores. Asimismo, es importante señalar que en México hay 33,857 personas morales que participan en el autotransporte de carga, frente a 193,667 personas físicas. Esto indica que hay más personas que trabajan de manera independiente y no están registradas (Díaz, 2023).

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

El transporte terrestre de mercancías es un medio flexible para la Cadena de Suministro, por las bondades que ofrece ante las circunstancias que se pueden presentar por los cambios en las condiciones del clima, huelgas, bloqueos, inseguridad, y las condiciones físicas en las que se encuentra la carretera. La persona encargada de tomar estas decisiones es el operador de la unidad, en quién recae la responsabilidad de entregar la carga en tiempo y en la forma correcta.

Después de analizar los datos obtenidos de la encuesta, descubrimos algunas características interesantes en cuanto al perfil de los operadores en México, como son:

Figura 2

Edad de los transportistas

Edad de los transportistas



Fuente: elaboración propia.

El 42% de los transportistas tienen de 1 a 3 años trabajando en la misma empresa, y un 27% lleva entre 4 y 6 años. Su nivel máximo de estudios se encuentra en un 40% con estudios de preparatoria y el 31% hasta la secundaria. En cuanto al estado civil de los operarios, el 57% de ellos son casados, el 17% está en unión libre y el 20% son divorciados.

Uno de los grandes valores que aporta el transporte terrestre de mercancías, es el de mover el inventario a los distintos destinos. Ya sea que la carga se encuentre en forma de materias primas, componentes o artículos terminados. La encuesta mostró que el 17% de los encuestados transportan materiales diversos, el 16% alimentos y bebidas y un 9% transporta paquetería. En cuanto al origen de las mercancías que transportan observamos que el 70% son nacionales, el 14% de exportación, el 8% de importación.

Al transportar las mercancías, es importante tomar en cuenta que llevan un recurso financiero valioso debido al capital invertido en ellas, por lo que se debe asegurar la carga como requisito indispensable. Los encuestados nos mostraron que el 77% de ellos tienen su mercancía asegurada, el 14% no sabe si está asegurada y el 8% transporta mercancía sin seguro. La elección del transporte depende de las características del material, puede variar dependiendo del peso y volumen a transportar.

Figura 3

Tipos de transporte más utilizados



Fuente: elaboración propia.

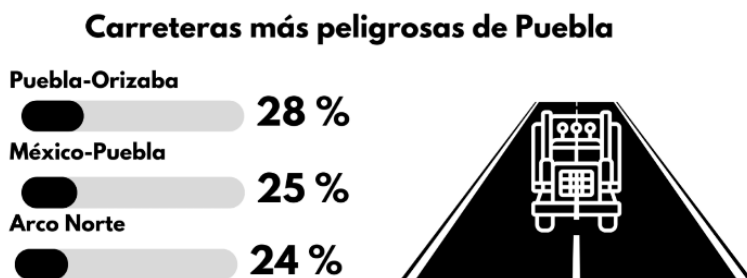
Poder ubicar la unidad en tiempo real, nos permite asegurar los tiempos de entrega y avisar a los operarios de rutas alternas en caso de algún desastre o peligro en las carreteras. En la encuesta observamos que solo el 82% cuentan con algún sistema de GPS. El 43% de las unidades que manejan los operarios encuestados tienen de 1 a 5 años, lo que nos hace ver que el parque vehicular es reciente. En cuanto al mantenimiento de las unidades, el 37% nos menciona que lo realizan una vez al año, el 35% una vez al mes y el 19% la realizan sólo cuando se descompone la unidad.

Al preguntar sobre las condiciones en las que se encuentran las carreteras del estado de Puebla, pudimos observar que el 39% de los encuestados mencionan que son regulares, el 31% que son malas, y el 22% menciona que son pésimas. El 76% de los operarios utilizan carreteras de cuota, el 21% utiliza carreteras federales y el 2% caminos rurales.

Las 3 carreteras más utilizadas por los operadores encuestados, son: México-Puebla con el 26%, Puebla-Orizaba con un 20% y Arco Norte con el 18%. Al preguntarles sobre las carreteras más peligrosas por asaltos según la experiencia de los operarios, mostraron que el 28% piensa que la carretera más peligrosa es la Puebla-Orizaba, después la México- Puebla con un 25% y la tercera es el Arco Norte con un 24%.

Figura 4

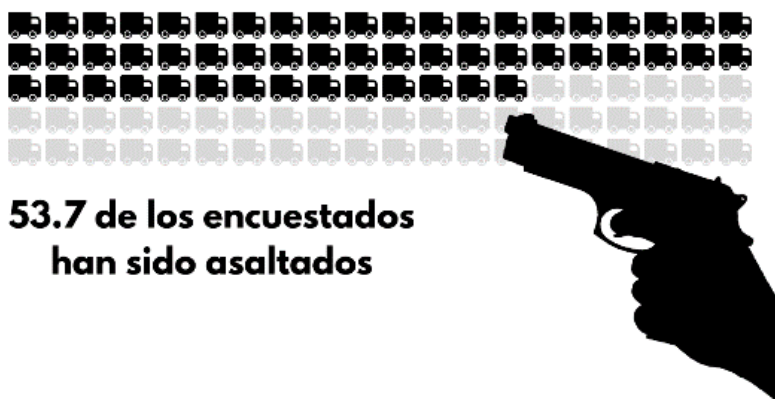
Carreteras más peligrosas de Puebla



Los operarios encuestados nos dicen que el 36% de ellos ven una patrulla de la guardia nacional en las carreteras del Estado de Puebla cada 2 horas, el 26% cada hora y el 23% nunca ve patrullas en dichas carreteras. El 53.7% de los encuestados mencionan que han sido asaltados en el transcurso del último año.

Figura 5

Porcentaje de asaltos a choferes en Puebla



Fuente: elaboración propia.

El tipo de arma con la que los asaltan mayormente es el arma de fuego en un 62%. El método más común es cerrar caminos con un 41% y también la creación de retenes falsos con un 15%. Los días más peligrosos de la semana de acuerdo con los 409 encuestados son los viernes con un 48% y los sábados con un 35% de los casos. El horario más peligroso se encuentra de las 0:00 hrs. a las 6 A.M. en un 52% y de las 6:00 A.M. a las 12 P.M. en un 20%.

La atención después de un suceso traumático como este es muy importante y solo al 26% de los operadores asaltados les han brindado apoyo médico y psicológico las empresas en donde trabajan. Y un 52% de ellos, cuentan con seguro de vida para beneficio de sus familias en caso de ser necesario. Al preguntar sobre el uso de sustancias prohibidas, un 55% mencionó que no consumen ninguna, mientras que un 20 % las consume algunas veces. La mayoría de los choferes viajan solos en un 61% y un 19% viajan con una persona que los acompaña para apoyarlos ante cualquier imprevisto. Por último, mencionaron que tan solo el 26% de ellos reciben algún tipo de capacitación al año.

Trabajo a futuro

Después de analizar la información obtenida de la investigación, es necesario realizar trabajos futuros sobre otras regiones de la República Mexicana en donde no se presentan tantos casos de asaltos a los operadores de transporte de carga. De esta manera, se conocerán las acciones y medidas que están teniendo los gobiernos de esos estados y que se podrían replicar para el Estado de Puebla.

CONCLUSIÓN

El problema del robo y asaltos a los operadores de transporte terrestre es grave y con muchas variables que se tienen que considerar para disminuirlo y no afectar a las Cadenas de Suministro. Para apoyar a los operadores del Estado de Puebla, presentamos algunas recomendaciones para que puedan circular con mayor tranquilidad y aplicar en la mayoría de las empresas del Estado.

Planificación de rutas y horarios

Establecer rutas, horarios y puntos de descanso bien definidos.

Evitar detenerse en los primeros 300 kilómetros de viaje.

Actualizar periódicamente los directorios telefónicos de interés.

Seguridad física

Asegurar todas las puertas del contenedor con candados especiales.

No estacionarse en zonas inseguras, solitarias o aisladas.

Mantener las ventanillas cerradas durante el viaje.

Tecnología y monitoreo

Utilizar sistemas de seguimiento y monitoreo como GPS y telemática para tener control constante sobre la ubicación y estado de la carga.

Hacer uso de botones y alarmas de pánico.

Implementar tecnología especializada antirrobo, como bloqueadores de motor, identificación RFID, sistemas biométricos, entre otros.

Procedimientos y protocolos

Definir y reforzar protocolos de seguridad.

Generar protocolos de comunicación con conductores y custodios para control y monitoreo.

Trabajar en colaboración con el Gobierno del Estado para simplificar los procesos de denuncia y generar procesos más ágiles y fáciles de llevar a cabo.

Capacitar a conductores y personal de seguridad sobre medidas de seguridad, identificación de riesgos, técnicas de conducción defensiva y procedimientos de emergencia.

Si el conductor es secuestrado, no resistirse y seguir instrucciones de los delincuentes.

Trabajo en equipo

Circular en grupo o convoy si es posible (dos o más unidades juntas).

Si viaja en equipo, uno de ellos debe quedarse dentro del tracto camión en todo momento.

Mantener comunicación regular con la empresa.

Otros consejos

Revisar la unidad antes de salir de viaje (llantas, combustible, aceite, etc.).

No hablar sobre el contenido de la carga con extraños.

No detenerse con el pretexto de aclarar un choque si no se está seguro de haberlo provocado.

Cambiar rutas, limitar paradas y evitar detenerse siempre en el mismo lugar.

REFERENCIAS

Berrones, L.D. González, E.C. Vilchis, F.L. and Lona, L.R. (2020). Estudio de los efectos de las condiciones laborales de los conductores de autotransporte en la cadena de suministro en México. *Dirección y Organización*, (71), 87-98. DOI: <https://doi.org/10.37610/dyo.v0i71.580>.

Cancelas, N. G. (2016). Nuevas cadenas de transporte de mercancías generadas por las infraestructuras logísticas de intercambio modal. *Revista Transporte y Territorio*, (14), 81-108.

Contreras Valdez, M. (2013). Una alternativa para el financiamiento público de infraestructuras en México: el cobro de cuotas en carreteras y puentes a mediados del siglo XX. *Estudios Latinoamericanos*, (31), 95-110. <https://doi.org/10.22201/cela.24484946e.2013.31.47322>

De la Cruz, J. L. C. (2017). Breve historia de los fenicios. Nowtilus.

Díaz Navarrete, E. (2024). Informalidad, ¿opción o modelo de negocio?, *Revista T21*, p.27.

Gómez, J. (2021). Rutas comerciales y seguridad en México. León: Universidad de Guanajuato.

Gutiérrez, R. (2021). Corrupción y violencia en el transporte de carga en México. Ciudad de México: Editorial Seguridad.

Hernández, A. (2017). Economía y violencia: Un estudio de caso en las carreteras mexicanas. Ciudad de México: Fondo de Cultura Económica.

López, M. (2020). El crimen organizado y su impacto en la economía mexicana. Monterrey: Universidad Autónoma de Nuevo León.

Martínez, J. & Rodríguez, L. (2019). Desafíos en la seguridad pública y el transporte terrestre. Guadalajara: Instituto de Estudios sobre Seguridad.

Mercado, S. (2017). Canales de distribución y logística. Estructuras de distribución comercialización y logística para vender en mercados competitivos.

Motum, (2021), La crisis de operadores en el transporte de carga: causas y consecuencias, <https://www.tecnomotum.com.mx/post/crisis-de-operadores-en-transporte-de-carga>.

Ramírez, C. (2020). Inseguridad y violencia en México: Un análisis regional. Tijuana: El Colegio de la Frontera Norte.

Rangel, J.A.F. (2015). Infraestructura carretera: construcción, financiamiento y resistencia en México y América Latina. *Revista Transporte y Territorio*, (13), 122-148.

Rico, R.S. (2011). Evolución histórica de los caminos rurales y alimentadores en México. Asociación Mexicana de Ingeniería de Vías Terrestres.

Rivera, R. A., Delgado, L. M., & de Jesús Carrillo Mendoza, J. (2013). Logística de transporte y su desarrollo. *Observatorio de la economía latinoamericana*, 185.

Rodríguez, C.H. (2012). Comercio internacional. Obtenido de http://www.affiliat.org.mx/BibliotecasDigitales/economico_administrativo/Comercio_internacional.pdf

Rodríguez, K.Y. (2021). La seguridad en el transporte terrestre, un reto para la cadena de suministro. Recuperado de: <http://hdl.handle.net/10654/39823>.

Ruiz, M.Á.V (2010). Reseña de El comercio en México y su encuentro con la globalización. El caso Sonora de Carmen O. Bocanegra Gastélum. *Frontera Norte*, 22(44), 277-282.

Sánchez, F. (2018). Seguridad vial y desarrollo económico en México. Puebla: Benemérita Universidad Autónoma de Puebla.


Santillán, C.A.V. (2019). El cobro del peaje en carreteras: análisis y propuesta para camiones de carga en México. <https://ri-ng.uaq.mx/handle/123456789/1457>

Suárez, C.E. (2001). De caminos, convoyes y peajes: los caminos de México a Veracruz, 17591835. *Relaciones. Estudios de Historia y Sociedad*, 21.

Tena, A. (1992). Las estadísticas históricas del comercio internacional: fiabilidad y comparabilidad (1890-1960).

Transporte, (2020), Drogas en el autotransporte, un 'mal necesario' que acecha a operadores, <https://transporte.mx/drogas-en-el-autotransporte-un-mal-necesario-que-acecha-a-operadores/#:~:text=Efectos%20de%20la%20drogas%20en,reaccionar%20apropiadamente%20en%20el%20camino.>

Zuñiga E., (2022), Avanza iniciativa para que jornada laboral de operadores no exceda las 14 horas continuas, *Transporte.mx*, <https://transporte.mx/avanza-iniciativa-para-que-jornada-laboral-de-operadores-no-exceda-las-14-horas-continuas/>.

Todo el contenido de **LATAM Revista Latinoamericana de Ciencias Sociales y Humanidades**, publicados en este sitio está disponibles bajo Licencia Creative Commons .