



**Benemérita Universidad Autónoma de Puebla**

**Facultad de Ciencias Políticas y Sociales**

**Título de la tesis:**

*Análisis comparado de Programas de seguridad pública, México, 2015 –  
2021: el robo a transporte de carga.*

**Tesis presentada para obtener el grado de**

Licenciado en Ciencias Políticas

**Presenta**

Gafid Gachupin Erias

**Matrícula**

201936719

**Director de Tesis**

Dr. Francisco Sánchez Espinoza

|Puebla, Puebla; septiembre de 2024

## **Agradecimientos**

Quiero comenzar este texto, agradeciendo a todas las personas que han sido parte de este trayecto, que, aunque en ciertas partes ha sido difícil, ha sido una experiencia única y gratificante.

A mi padre y a mi madre, quienes fueron las primeras personas en este mundo que confiaron en mí, siempre estaré agradecido por todo el cariño y apoyo que me dieron, incluso en los momentos más difíciles. Su apoyo incondicional y su fe en mí han sido el motor para cumplir mis metas, cada éxito sin duda alguna va con dedicatoria a ustedes.

A mi director de tesis, Dr. Francisco, quien ha brindado valiosas orientaciones, apoyo y mucha paciencia durante el proceso. Su amplia experiencia y sólidos conocimientos me han guiado en cada paso de la investigación.

A.L.L; gracias por todo, por la paciencia y reciprocidad, sobre todo por el amor.

A mis profesores, quienes compartieron su conocimiento en cada clase y conversación ha dejado en mi un aprendizaje sólido.

Al Dr. Federico por impulsarme a elaborar una tesis, y salir de mi zona de confort.

A mis amigos y colegas, gracias por tantos debates interesantes.

Por último, pero no menos importante, agradezco a mis hermanos y hermanas que siempre desde donde estuvieran, recibí todo su apoyo.

¡Muchas e infinitas gracias por todo!

<b>Introducción</b>	<b>4</b>
Capítulo I. Planteamiento del Problema	<b>6</b>
1.1. Justificación	<b>6</b>
1.2. Planteamiento del problema / Pregunta de investigación	<b>6</b>
1.3. Objetivo general	<b>8</b>
1.4. Objetivos particulares	<b>8</b>
1.5. Estado de la cuestión	<b>8</b>
1.6. Hipótesis	<b>14</b>
Capítulo II. Metodología	<b>15</b>
2.1. Elementos	<b>15</b>
2.2. Métodos, técnicas e instrumentos	<b>15</b>
2.3. Cuestionario	<b>16</b>
Capítulo III. Marco Contextual	<b>21</b>
3.1. La Seguridad Pública en México	<b>21</b>
3.2. Infraestructura carretera de la entidad federativa de Puebla	<b>28</b>
3.3. El robo a transporte de carga en México	<b>35</b>
3.4. El sector transportista en la economía	<b>39</b>
3.5. Enrique Peña Nieto y su gestión en materia de Seguridad Pública en materia de carretas y autopistas federales	<b>42</b>
3.6. Andrés Manuel López Obrador y su gestión en materia de Seguridad Pública en materia de carretas y autopistas federales	<b>50</b>
Capítulo IV. Resultados	<b>60</b>
Capítulo V. Propuesta	<b>63</b>
<b>Conclusiones</b>	<b>65</b>
<b>Referencias</b>	<b>67</b>
<b>Anexos</b>	<b>74</b>

# **Análisis comparado de Programas de seguridad pública, México, 2015 – 2021: el robo a transporte de carga. / Comparative analysis of public security programs, Mexico, 2015 - 2021: Theft freight transport**

## **Introducción**

La vida pública de nuestro país engloba un sinnúmero de cuestionamientos de cuál debería ser el camino adecuado hacia la dignificación de ésta, los reclamos existentes de la ciudadanía para sus gobiernos son primordialmente en temas específicos, tales como la educación, el bienestar, la infraestructura, la política monetaria, la seguridad pública, entre otras.

Y es, de esta última, de la seguridad pública, que el ciudadano mexicano reclama en su derecho, mejores resultados, puesto que lo que es visible al día a día, nada tiene que ver con discursos políticos.

La participación ciudadana es un tema que se ha convertido en algo indispensable para la elaboración de una política pública, donde el tema de la seguridad pública ha cobrado relevancia y en ocasiones la organización de la sociedad civil ha sido importante para la prevención del delito. Alvarado (2012) afirma lo siguiente:

[...] participación en seguridad pública las acciones de los pobladores organizados para defenderse de la delincuencia, para prevenir delitos, involucrarse con las acciones de las autoridades públicas (policías, delegados) y en otras acciones civiles para resolver los problemas de la percepción de inseguridad, producidos por la criminalidad (organizarse, hacer rondas, elaborar programas locales). (p. 429).

El tema central de la presente investigación es sobre la seguridad pública, de manera específicamente, respecto a carreteras y autopistas federales, donde se atraviesa un gran problema para la sociedad, el aparato gubernamental, etc. El estudio detallado de este fenómeno dará una perspectiva de lo que se ha hecho, lo que puede mejorar, y en lo que se puede innovar. Como ya se ha escrito con anterioridad, el periodo a analizar es del año 2015 al año 2021.

En el primer capítulo se desarrollará la problemática de la presente investigación de la que se desprenderá el problema central, la justificación de éste, así como sus objetivos generales y particulares. El estado de la cuestión en este capítulo servirá para conocer

acerca de lo ya escrito, concebir conceptos y su aplicación. La hipótesis servirá para regir el rumbo de la investigación y qué es erróneo y a su vez acertado.

En el segundo capítulo se explicará la metodología a emplear en la presente investigación donde la metodología será cuantitativa, pues esta permitirá analizar los datos de una forma más detallada y comparar cifras. La metodología explicará cómo será la forma de medición del fenómeno, los elementos de éste, el cuestionario que se aplicará, pues habrá una encuesta que se realizará a quienes prestan sus servicios como conductores en la vía de comunicación federal a estudiar en el presente texto.

En el tercer capítulo se investigará sobre el fenómeno, se dará un recorrido desde el tema de seguridad pública en su generalidad en el contexto mexicano, que servirá para obtener los conceptos sobre lo que es la seguridad pública en México, se analizará la infraestructura carretera, pues de las condiciones de esta dependen factores directamente ligados al fenómeno a estudiar. Con cifras, mapas, leyes, indicadores, entre otras, se analizará el robo a transporte de carga. Además de profundizar en el sector transportista y su impacto en la economía. Con lo anterior este capítulo culminará con el análisis de ambas administraciones en concreto.

En el cuarto capítulo, es decir, el penúltimo, se sopesarán los resultados obtenidos de la investigación, con ellos se podrá analizar con más objetividad toda la investigación, ya que se contarán con los datos suficientes para poder comparar, pues esta investigación es un análisis comparado, y desde el punto de vista de la elección pública (Public Choice) se podrá comprender la necesidad de la aplicación de los programas y/o políticas públicas.

Esto conlleva al último capítulo, es decir, al quinto, donde se pretende construir una propuesta de política pública o programa para fines de que se puedan generar los espacios carreteros seguros para la ciudadanía, integrando a los sectores público, privado, entre otros. La propuesta que se pretende construir implica el involucramiento de la sociedad civil, pues la participación ciudadana es importante para que de alguna manera conozca su funcionamiento y pueda participar activamente en las posibles soluciones para la problemática.

## **Capítulo I. Planteamiento del problema**

### **1.1 Justificación**

El robo a transporte de carga es un tema que a título personal me ha llamado la atención puesto que gran parte de mi familia es parte de este sector, ya sea como choferes, o como dueños de unidades, por lo que en términos prácticos y términos personales es de suma importancia reflexionar, analizar, y proponer una nueva ruta en materia de seguridad pública, o a su vez, si es factible seguir con los mismos programas.

Desde el punto de vista del análisis comparado y de la teoría de la elección pública, se obtendrán datos precisos sobre el fenómeno del robo a transporte de carga, en qué grado afecta y como ha cambiado desde el último trienio de Enrique Peña Nieto a el primer trienio de Andrés Manuel López Obrador. Es un tema de suma relevancia puesto que muy poco se ha escrito sobre este fenómeno, aunado al hecho de que el sector transportista es uno de los más importante del país, pues representa un factor económico importante.

### **1.2 Planteamiento del problema / Pregunta de investigación**

La seguridad pública, en específico en lo que respecta a carreteras y autopistas federales ha venido siendo cada vez más un tema del cuál se han tenido datos importantes en torno al crecimiento del índice delictivo, donde el sector transportista es el más afectado, siendo el robo a transporte de carga el delito más cometido. Las organizaciones delictivas que se dedican a este tipo de delitos han crecido considerablemente, por lo que existe un problema en el tema de prevención, además del hecho de que las políticas públicas en materia de seguridad aplicadas no han mostrado ser eficaces.

En el territorio nacional existe una necesidad de comunicación, las vías terrestres no son la excepción, por lo que el número de las unidades vehiculares que transitan sobre los caminos existentes es importante. Tan solo en 2020 se contabilizaron 1,143,940 de unidades vehiculares de autotransporte de carga en todas sus clasificaciones. Además de 69,924 unidades de transporte terrestre de pasajeros en todas sus clasificaciones. Dichas unidades forman parte de lo que se puede denominar como “parque vehicular”. Cifras obtenidas de la SCT. (Estadística Básica, 2023).

De acuerdo con el Programa Sectorial de Comunicaciones y transportes (2013):

En México, la seguridad en el transporte se ha convertido en un grave problema derivado de las malas condiciones de la infraestructura, la falta de cultura vial y

la inseguridad nacional. Sólo en 2011 perdieron la vida en las carreteras federales más de 4,400 personas [...]. (p. 42).

Por tanto, la inseguridad ya había sido factor en las vías de comunicación a lo largo del territorio nacional, no solo en el problema del robo a transporte de carga, otro factor de suma importancia son las condiciones de estas mismas vías, ya que pueden favorecer a las bandas delictivas.

Casi la mayor parte de bienes e insumos que ocupan la mayoría de los ciudadanos son transportados vía terrestre, por lo que se generan pérdidas de miles de pesos, las vidas de los transportistas también están en riesgo, ya sea por cuestiones fortuitas o provocadas por los mismos delincuentes, además se genera una cuestión de ineficiencia, puesto que los productos que se envían, al ser robados, se tienen que volver a enviar, lo que genera retrasos en la entrega de estos bienes e insumos.

Serán dos vías de comunicación federales las cuales serán revisadas, e involucran directa o indirectamente a la entidad federativa objeto de la presente investigación, que son: 1) México – Puebla (150D); 2) Puebla – Córdoba (150D); siendo la misma autopista, pero de diferente tramo.

Tan solo en el año 2023 el Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública reportó cifras de la incidencia delictiva de robo transportista en un total de 2589, casos en la entidad federativa de Puebla.

El tema del crecimiento de este tipo de delito no es algo nuevo, es por ello por lo que se hará un análisis comparado entre el último trienio de Enrique Peña Nieto y el primer trienio de Andrés Manuel López Obrador, en la entidad federativa de Puebla, así mismo se revisará los índices por entidad federativa. Por lo que es conveniente preguntar ¿Cuáles son los programas y/o políticas públicas empleados en materia de seguridad para combatir el robo a transporte de carga de una administración a otra? ¿en comparación qué programa o política pública ha mostrado ser más eficaz? ¿Qué administración ha mostrado ser más eficaz? ¿Cómo prevenir este tipo de delito? ¿Cuál fue el detonante principal del aumento o en su caso de su disminución? ¿Cómo ha impactado en la economía?

### **1.3 Objetivo general**

Analizar el robo a transporte de carga en carreteras y autopistas federales de Puebla en el último trienio de Enrique Peña Nieto y el primer trienio de Andrés Manuel López Obrador.

### **1.4 Objetivos particulares**

1. Analizar los programas y políticas públicas en materia de seguridad y su eficacia, en las dos administraciones.
2. Obtener datos para comparar el impacto de este fenómeno.
3. Proponer programas y políticas públicas para combatir este tipo de delito.

### **1.5 Estado de la cuestión**

La seguridad pública es una necesidad en las sociedades modernas, por lo que el Estado y sus instituciones deben ser los encargados de proveerla para los habitantes. De acuerdo con González (2002) “La seguridad pública forma parte esencial del bienestar de una sociedad.” (p. 125).

La seguridad pública busca proteger la integridad y el derecho de las personas, defender la libertad, la seguridad, la propiedad, el orden y la paz pública. Todo esto se logra cuando las autoridades enfocan sus acciones a la prevención, persecución, sanción de las infracciones y delitos cometidos, y en la reinserción social de los delincuentes. (Sánchez, 2019).

Para nuestro gobierno la seguridad pública está a cargo de la Federación, el Distrito Federal (CDMX), los Estados y los Municipios, y tiene como fines salvaguardar la integridad y derechos de las personas, así como preservar las libertades, el orden y la paz pública, además de que comprende la prevención y la investigación de delitos, y se fundamenta en las respectivas competencias establecidas por la CPEUM en su artículo 21, y en el artículo 2 de la Ley General del Sistema Nacional de Seguridad Pública. (Comisión Bicameral de Seguridad Nacional, 2019).

Por tanto, la seguridad pública se relaciona directamente con el bienestar de los ciudadanos. Las carreteras y autopistas federales son una parte esencial para el bienestar de una comunidad, en estas se transportan miles de bienes e insumos necesarios para subsistir. En los últimos años, debido al crecimiento en el robo a transporte de carga algunos autores han escrito al respecto. Villafán, Farfán y Díaz (2019) afirman que “La

seguridad en el transporte terrestre de mercancías es un tema central para la competitividad de las economías latinoamericanas, ya que además de provocar pérdidas económicas tiene efectos en el resto de la cadena logística.” (p. 12).

De acuerdo con la CEPAL (2013) citado por Villafán, Farfán y Díaz (2019) “México y Brasil se encuentran con los más altos índices de inseguridad en el transporte terrestre y una de las principales características es la ausencia de autoridades viales en las carreteras principales de estos países.” (p. 12).

Por su parte Aguirre (2018) explica lo siguiente:

El robo a transportes de carga es señalado por el Observatorio Nacional Ciudadano (ONC) como “un ilícito que atenta especialmente contra de empresas, ya sea que esta se dedique únicamente al transporte (servicio) o que sea una división más de una empresa (productora). (p. 18).

Es un hecho que dentro de todas las repercusiones que tiene en varias aristas de la vida tanto público como privado, de la Torre, Martner, Moreno, Martínez, y Olivares (2014) afirman que “En México el robo se ha convertido en uno de los riesgos más importantes para la eficiencia y la competitividad de las cadenas de suministro.” (p. 439).

A pesar del problema que significa el robo a transporte de carga, hace unos años, en el 2018, se catalogó como delito de índole federal, debido a que se reformó el Código Penal Federal y Ley Orgánica del Poder Judicial de la Federación, en materia de Delitos Carreteros. (Diario Oficial de la Federación, 2018).

Lucas Urcioli (2010) citado por de la Torre (2014) muestra su preocupación por este fenómeno, por lo que afirma que “El impacto de la inseguridad en el transporte puede implicar enormes pérdidas para los dueños de la carga y los operadores, pero también puede poner en peligro a toda la comunidad” (p. 441).

En Colombia al robo de transporte de carga se le llama “piratería terrestre” que en palabras de Sánchez y Sánchez (2012) “[...] la modalidad de hurto denominada piratería terrestre es uno de los principales fenómenos que hace que muchas empresas de transporte no crezcan o se desestabilicen, generando así una desconfianza inversión nacional y extranjera.” (p. 68).

En un panorama donde las mercancías forman parte de la economía, Villalobos (2010) afirma que “La seguridad de la cadena logística es un tema central para las economías globalizadas, donde asegurar la confiabilidad del envío constituye una herramienta competitiva y por lo mismo, es una exigencia cada vez mayor para las empresas de transporte.” (p. 2).

El robo a transporte de carga en México se ha convertido en un tema de la agenda política y social, debido al grado de repercusiones que tiene, unas más visibles que otras, el gobierno actual presentó en 2019 el programa “Carreteras Seguras” con el cual se buscaría disminuir la incidencia delictiva en carreteras y autopistas federales.

La literatura revisada no explica con alguna teoría el problema que significa el robo a transporte de carga en carreteras y autopistas federales. Por lo que el presente estudio pretende analizar el fenómeno desde la Teoría de la elección pública “Public Choice” todo esto con el objetivo de encontrar el porqué de las acciones gubernamentales y su impacto tanto en la prevención como en la disminución del fenómeno, de esta forma a partir de las siguientes variables: aumento o disminución del fenómeno y factibilidad de las políticas públicas o programas empleados.

López (2016) explica lo siguiente:

En general “Public Choice” puede ser visto como un campo de interés de los investigadores económicos y políticos, que pretenden hacer un estudio de la política a través de las herramientas analíticas de la economía y que se caracteriza fundamentalmente por el rigor teórico, las pruebas estadísticas y sus aplicaciones a los problemas políticos de las sociedades contemporáneas. (p. 52)

El uso de la teoría de la elección pública se justifica por el hecho de que los gobernantes toman decisiones en función de múltiples factores. Para López (2016) “En un ambiente democrático, los políticos que integran el gobierno reaccionan o se anticipan a los reclamos de su electorado, a través de su intervención sobre el sistema económico, político y social bajo un conjunto de restricciones institucionales.” (p. 49).

Por tanto, la teoría de la elección pública para los términos que esta investigación pretende explicar fungirá como herramienta para ver la eficacia, eficiencia de los programas y

políticas públicas implementadas para combatir o prevenir el robo a transporte de carga en carreteras y autopistas federales.

La teoría de la elección pública en este estudio se utilizará una vez ya hecho el análisis comparado, es decir, cuando el análisis comparado de las dos administraciones haya llegado, se podrá utilizar la teoría de la elección pública con el fin de entender el porqué de las decisiones tomadas por los agente públicos, servirá para entenderla complejidad en la toma de decisiones, además de proporcionar un marco de referencia para observar el comportamiento de los servidores públicos y/o políticos, además de los demás agentes involucrados. La teoría de la elección pública puede explicar de una manera más digerible a la sociedad civil el porqué de las acciones de sus gobernantes.

El artículo 5 de la Ley General de Caminos y Autotransporte Federal (2020) establece que “Es de jurisdicción federal todo lo relacionado con los caminos, puentes, así como el tránsito y los servicios de autotransporte federal que en ellos operan y sus servicios auxiliares.” (p. 3).

La presente investigación conlleva un aspecto jurídico importante, pues al hablar de un delito de índole federal, el aspecto jurídico no se puede dejar detrás. Por tanto, se tienen que definir los siguientes conceptos:

- Tipo penal. –

De acuerdo con Tribunales Colegiados de Circuito y Normativa y Acuerdos Relevantes (2016):

[...] el tipo penal es la descripción legal de un hecho o conducta prohibida por la norma y a la cual se le asigna una pena. Se entiende como la abstracción formulada por el legislador, que reúne en un concepto los elementos esenciales de un hecho delictivo determinado. En otras palabras, el tipo está constituido por la descripción del hecho contrario a la norma que sanciona la ley penal. Se habla de hecho y no de "conducta", porque algunos de los elementos de los tipos penales no refieren directamente al obrar del agente, sino a circunstancias externas a él, y que no dependen de su voluntad. (p. 2742).

- Punibilidad. –

Para Romo Medina (1979) “La punibilidad consiste en el merecimiento de una pena en función de la realización de cierta conducta. Un comportamiento es punible cuando se hace acreedor a la persona. Tal merecimiento acarrea la contaminación legal de aplicación de esa sanción.” (p. 62).

De acuerdo con el previsto en el Código Penal Federal (2023) en su artículo 12 párrafo I:

Existe tentativa punible, cuando la resolución de cometer un delito se exterioriza realizando en parte o totalmente los actos ejecutivos que deberían producir el resultado, u omitiendo los que deberían evitarlo, si aquél no se consuma por causas ajenas a la voluntad del agente. (p. 6).

- Punición. –

Rodríguez Manzanera (2004) explica que:

[...] la punición es la concreción de la punibilidad al caso individual, y da al infractor la calidad de merecedor de la sanción correspondiente, en función de haber realizado la conducta típica.

La punición se da en la instancia judicial, y es el momento en el cual el juez dictamina que el sujeto es merecedor de la privación o restricción de bienes señalada en la punibilidad. (p. 90).

- Pena. –

García (1991) “Podemos definir la pena como un castigo que establece la ley, y que como retribución ha de infligirse a quien comete un delito, para mantener el orden jurídico.” (p. 107).

Una vez ya explicados los conceptos ya mencionados, se puede entender el marco jurídico de la presente investigación, pues se estaba hablando de un delito tipificado como de orden federal, pues como se mencionó anteriormente se hicieron reformas para que se pudiera tipificar de esa forma.

Aunque el tema de la presente investigación no es el robo del vehículo en sí, es cierto que en muchas ocasiones cuando hay robo a transporte de carga también existe el robo del vehículo, pues la mercancía se transporta a otro lugar para ser sustraída por quienes comenten este delito, se puede hablar de robo solamente del vehículo que implica una pena de siete a quince años, de conformidad con lo establecido en el Código Penal Federal (1931):

Artículo 376 bis. - Cuando el objeto robado sea un vehículo automotor terrestre que sea objeto de registro conforme a la ley de la materia, con excepción de las motocicletas, la pena será de siete a quince años de prisión y de mil quinientos a dos mil días multa.

Retomando el tema de la mercancía o carga, se entiende que los bienes e insumos que son transportados por las carretas y autopistas federales, en lo que respecta al delito de robo a transporte de carga el Código Penal Federal (1931) establece lo siguiente:

Artículo 376 Ter.- A quien cometa el delito de robo en contra de personas que presten o utilicen por sí o por un tercero los servicios de autotransporte federal de carga, pasajeros, turismo o transporte privado, se le impondrá una pena de 6 a 12 años de prisión, cuando el objeto del robo sea las mercancías y de 2 a 7 años de prisión, cuando se trate únicamente de equipaje o valores de turistas o pasajeros, en cualquier lugar durante el trayecto del viaje, con independencia del valor de lo robado. (p. 118).

Las asociaciones delictuosas aparecen en el robo a transporte de carga pues es una operación que requiere de varias personas para que se pueda cometer el delito, la existencia de células delictivas en lo que respecta a las diferentes formas de asociación para cometer este delito el Código Penal Federal (1931) en su párrafo III expone que “Cuando la conducta a que se refiere este artículo se cometa por una asociación delictuosa, banda o pandilla, se sancionará en términos de los artículos 164 o 164 Bis, según corresponda.” (p. 119).

La seguridad en carreteras y autopistas federales no es un tema estatal o municipal, las mismas leyes hacen que la máxima encargada sea el gobierno, en los tramos a cargo de

CAPUFE y de la propia SCT, la dependencia encargada es la Guardia Nacional, anteriormente la Policía Federal, y esto se ve expresado en La Ley de la Guardia Nacional (2019), artículo 9, fracción segunda, inciso a:

Las zonas fronterizas y en la tierra firme de los litorales, la parte perteneciente al país de los pasos y puentes limítrofes, aduanas, recintos fiscales, con excepción de los marítimos, secciones aduaneras, garitas, puntos de revisión aduaneros, los centros de supervisión y control migratorio, las carreteras federales, las vías férreas, los aeropuertos, el espacio aéreo y los medios de transporte que operen en las vías generales de comunicación, así como sus servicios auxiliares. (p. 3).

## **1.6 Hipótesis**

Las políticas públicas o programas en las dos últimas administraciones son ineficaces para prevenir o disminuir el robo a transporte de carga en carreteras y autopistas federales de Puebla.

## **Capítulo II. Metodología**

### **2.1 Elementos**

Unidades de análisis: Carreteras y autopistas federales de Puebla.

Variable: Eficacia de las políticas públicas o programas.

### **2.2 Métodos, técnicas e instrumentos**

El objetivo central de estudio del presente texto es responder ¿Cuál administración ha mostrado ser más eficaz en el combate y prevención al robo a transporte de carga de 2015 a 2021? Hipotéticamente se sostiene que ambas administraciones no han sido eficaces y ha aumentado el fenómeno.

Para dar una respuesta a la pregunta y verificar o desmentir la hipótesis se recurre a los datos existentes, por lo que se busca medir o describir en términos reales la eficiencia de las políticas públicas o programas empleados en el combate y prevención del robo de transporte de carga.

La presente investigación utiliza la técnica de la encuesta en la que se aplica un cuestionario a transportistas de México que transitan en las carreteras y autopistas federales de la entidad federativa a examinar en la investigación, por tanto, la investigación será de carácter cuantitativa.

Es difícil estimar la cantidad de transportistas, puesto que se tiene que contar las unidades existentes. De acuerdo con CANACAR (2021) para el año 2020 se contabilizó una flota vehicular de transporte de carga de 1, 143, 940 a nivel nacional.

De acuerdo con la CANACAR (2020):

El número de permisionarios en el año 2020 totalizó las 201,976 empresas, de este total el 14.4% son personas morales y el 85.6% son personas físicas, quienes en su conjunto operan la flota vehicular del autotransporte de carga con 1,143,940 unidades. (p.8).

Por tanto, haciendo estimaciones, la población sería de por lo menos 100,000 transportistas que transitan en las carreteras y autopistas federales de Puebla. Por tanto, la muestra será de 67 transportistas. Esto se calculó aplicando la siguiente fórmula:

$$n = \frac{2.706025 \cdot 50.50}{10^2} = \frac{6765.06}{100} = 67.65$$

Los 67 transportistas encuestados se seleccionaron a partir de una muestra por conveniencia, ya que se aprovecha el contacto mediante familiares y amigos además de que resulta ser un método más eficaz, ya que reduce el tiempo en la recolección de datos. Los encuestados se seleccionarán de manera aleatoria, por lo que el cuestionario se aplicará vía electrónica, a través de la plataforma *Google Forms*. (Sánchez, 2015)

Con la encuesta se pretende obtener datos para comparar a los dos sexenios y gestión en materia de seguridad pública en carreteras y autopistas federales, de esta forma, al ser un análisis comparado se encontrarán, causas, deficiencias, aciertos, y errores de una administración a otra. El aplicar la encuesta a los transportistas sirve para encontrar variables de estudio que aporten a lo cualitativo de esta investigación, el cuestionario se aplicó en diciembre de 2023, y se presentaron dificultades para el proceso de aplicación de este, por un lado, la falta de comunicación es un problema que se ha tenido, pues se ha presentado una situación muy particular en la dificultad de contactar a los transportistas, pues lo apretado de sus tiempos ha sido una limitación.

Desde el punto de vista politológico la investigación se mide de forma distinta, pero una limitación del politólogo es el aspecto jurídico que el presente texto no puede dejar atrás, pues el marco jurídico otorga un marco de acción de cada una de las partes involucradas, por tanto, unas de las limitaciones de la presente investigación es el punto de vista del análisis jurídico.

### **2.3 Cuestionario**

Con el fin de obtener datos sobre la percepción de los transportistas, se llevará a cabo una encuesta para por medir los datos arrojados, y se pueda generar la suficiente información, la presente investigación usará la encuesta para estudiar los comportamientos de los distintos agentes y /o factores, la encuesta es la siguiente:

Esta encuesta tiene por objetivo el recabar datos e información sobre el conocimiento de los transportistas sobre las políticas públicas y programas en materia de seguridad pública en carreteras y autopistas federales de Puebla. El tiempo estimado de contestar es de alrededor de 10 minutos. Las respuestas son anónimas no se recaba información personal, los datos e información proporcionada se manejarán con absoluta confidencialidad.

1. Indique su género
  - Masculino
  - Femenino
  - Otro
2. ¿Cuál es su edad?
3. ¿Cuántos años lleva trabajando como transportista?
  - 7 - 20
  - 21 – 30
  - 31 o más
4. ¿Ha sido víctima de robo a transporte de carga en carreteras y/o autopistas federales?
  - Si
  - No
5. ¿Has denunciado?
  - Si
  - No
  - No me han robado
6. ¿Conoce a algún compañero/a transportista que haya sido víctima de robo a transporte de carga?
  - Si
  - No
7. ¿Confías en la impartición de justicia de las instituciones?
  - Si
  - No
8. ¿Te han amenazado si vas a denunciar?
  - Si
  - No
  - No he denunciado
9. ¿Conoces de alguna estrategia gubernamental para combatir el robo a transporte de carga?
  - Si
  - No
  - En caso de haber respondido si, ¿Cuál?

10. Desde tu perspectiva entre la administración de Enrique Peña Nieto y la administración de Andrés Manuel López Obrador, ¿En qué administración se sintió usted más seguro mientras transportaba mercancías por carreteras y/o autopistas federales?

- Enrique Peña Nieto
- Andrés Manuel López Obrador

11. Desde tu perspectiva, entre los últimos tres años de Enrique Peña Nieto (2015-2018) y los primeros tres años de Andrés Manuel López Obrador (2018-2021), ¿Qué administración ha mostrado más resultados en el combate al robo de transporte de carga?

- Enrique Peña Nieto
- Andrés Manuel López Obrador

12. ¿Sabía usted que en el año 2017 el robo a transporte de carga se catalogó como delito de índole federal?

- Si
- No

13. ¿Confías en que la seguridad en las carreteras y puentes federales mejorará con el presente gobierno de Andrés Manuel López Obrador?

- Si
- No
- No lo sé

14. Desde su punto de vista, ¿Qué tan confiables son las instituciones encargadas de vigilar las carreteras y autopistas federales? por ejemplo: La Guardia Nacional, Secretaría de Seguridad y Protección de Ciudadana, Ejercito Mexicano, y Marina.

- Muy confiable
- Confiable
- Neutral
- Poco confiable
- Nada Confiable

	Nada confiable	Poco confiable	Neutral	Confiable	Muy confiable
--	----------------	----------------	---------	-----------	---------------

Guardia Nacional					
Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana					
Ejército Mexicano					
Marina					

15. ¿Qué o cuáles acciones tomaría para hacer de las carreteras y/o autopistas federales un lugar más seguro?

- Más patrullas
- Más arcos de seguridad
- Más cámaras de videovigilancia

Otra: ¿Cuál?

16. De acuerdo con su experiencia, ¿Cuál es el tipo de mercancía que es más robada?

- Alimentos, perecederos, etc.
- Industriales, tecnológicos, etc.
- Químicos, combustibles, etc.
- Otra. ¿Cuál?

17. Desde su punto de vista, ¿Qué considera que influye en la organización de células delictivas dedicadas al robo de transporte de carga?

- Poco interés gubernamental
- Pobreza
- Falta de oportunidades
- Otra: ¿Cuál?

18. ¿Usted conoce de la existencia de módulos de seguridad para atender los robos a transporte de carga?

- Si
- No

19. Durante su trayecto, ¿Ha visto patrullas, retenes, o arcos de seguridad vigilando en los tramos más peligrosos?

- Si
- No

20. Del 1 al 10, ¿cómo califica el desempeño de la administración de Andrés Manuel López Obrador en materia de vigilancia y prevención del delito en carreteras y autopistas federales del estado de Puebla?

### **Capítulo III. Marco Contextual**

En el presente capítulo se abordará el problema central de la investigación, además de dar un contexto de lo que ha sido la seguridad pública en el país, de forma técnica y en el significado, aunado a complementar y sentar las bases para el estudio comparado de las dos administraciones.

#### **3.1. La Seguridad Pública en México**

La seguridad pública como concepto parte de la idea de la sesión de libertades hacia el Estado para la protección de quienes cohabitan en una sociedad moderna, es entonces que se encuentra la propia concepción de lo que implica la seguridad. Para López (2001) “La seguridad [...] sería elemento organizador de la sociedad y articulador de poder que se situaba sobre ella [...]” (p. 75).

En otras palabras, el hecho de poder vivir en una sociedad organizada las personas aceptan coartar ciertas libertades para convertirlas en derechos, obligaciones o en su caso, sanciones, a cambio de que el Estado se encargue de protegerlas de amenazas y mantener el orden. En este sentido, el concepto de seguridad pública emerge del equilibrio entre la libertad individual o conjunta de una sociedad, el orden y la protección de la sociedad.

Para la construcción de una sociedad, las reglas para cohabitar eran necesarias, en tanto estas mismas no afectaran a las libertades existentes, es decir, la seguridad debía de promover la correcta aplicación de las libertades, y sancionar o prevenir a quienes intentan afectarlas o coartarlas. Esas libertades se convertirían en derechos, donde el velar por ellos se elevaría a un tema de velar por la seguridad y el Estado de derecho. Por tanto, López (2001) afirma que “La seguridad es el conducto hacía la libertad, en tanto garantiza el ejercicio de los derechos” (p. 75).

La libertad, en su amplio sentido, implica una ciudadanía que pueda ejercer libremente sus acciones, siempre y cuando estas mismas no afecten a los demás habitantes, la libertad como concepto es el camino a los derechos que todos conocemos, y por eso, también existen obligaciones, la libertad implica que existan mecanismos para regular, haciendo que existan reglas, leyes, normas, entre otras.

El gobernante tomó la batuta de que se debería hacer, que era lo que les convenía a los ciudadanos, ahora, en los tiempos modernos, las Constituciones, las leyes le dieron el poder de decidir sobre la seguridad de los ciudadanos o de los gobernados, en nuestro

país la seguridad adquirió esa connotación. López (2001) “Cuando se integró la concepción de seguridad a Constituciones locales o reglamentos, siempre se le ubicó como una atribución del gobernante, asimilada a la noción de orden público.” (p. 77).

En ese sentido, las leyes y cada normativa existente en cada lugar, la seguridad se ha asumido de manera tradicional como una responsabilidad directa del gobernante, por lo que se asocia de manera estrecha con el concepto de salvaguardar o mantener el orden público. En otras palabras, las leyes han hecho de la seguridad una función clave dentro del gobierno, pues está relacionada directamente con la estabilidad y el orden.

El caso mexicano es un ejemplo de lo que la ley puede conferir hacia los gobernantes, el monopolio de la seguridad se convirtió, pues en una forma de control, y lejos de ser el derecho humano que se promueve, ha sido históricamente la forma en que el gobierno ha aterrorizado. López (2001) “[...] históricamente el sistema jurídico mexicano hizo de la seguridad un poder, no un derecho.” (p. 77).

Siguiendo esa ruta, México presenta peculiaridades en torno a la noción del concepto a desglosar en este apartado, pues como se menciona anteriormente, se ha desviado de lo que debería de ser o significar la seguridad pública para la ciudadanía del país, pues el hecho de utilizar o ejercer a la seguridad como poder, significa que las y los ciudadanos pierden o se les coarta un derecho.

Una definición más sencilla de la seguridad pública es la que expone Zamorano (2019) donde afirma que “Desde un enfoque estatista básico, la seguridad pública es un servicio que debería ser proveído y regulado por el Estado [...]” (p. 479).

Es en esta concepción clásica o simple de la seguridad donde emerge la mayor parte del significado común que un ciudadano le puede dar, es cierto, que es solo una visión simplista, pero es funcional para los términos que se pretende aplicar en este texto. Este significado es el que adopta la mayoría de los ciudadanos, por lo cual está inmerso en la sociedad.

Por tanto, si hablamos de la seguridad en el caso mexicano, entonces ¿qué implicación contiene la inseguridad? Alvarado (2012) explica lo siguiente “Inseguridad es también un término sumamente vago y que incluye dimensiones como percepción, emociones, sentimientos, [...] y hechos delictivos; pero no está directamente conectado con su ocurrencia.” (p. 431).

Con lo anterior, la inseguridad como concepto, es un fenómeno que ocurre por muchos factores que actúan de forma directa o indirecta, uno de ellos, también lo es la subjetividad humana, pues la percepción no siempre es lo que realmente sucede en los hechos, por tanto, la inseguridad, ligada a la subjetividad, es en esencia, una idea. En el imaginario, se tendría que tomar en cuenta el significado que hace de la inseguridad una idea, aunque con datos duros, la inseguridad se refleja en datos o estadísticas.

Alvarado y Davis (2001) explican que:

[...] la inseguridad pública se ha deteriorado como consecuencia de la desintegración de los mecanismos de control político y organizativo sobre las policías y en una medida más limitada sobre los militares y no sólo por causa del aumento notorio de la delincuencia social en el país. (p. 115).

La inseguridad en nuestro país es un tema complicado, por su parte, el Estado mexicano se ha visto rebasado, las causas pueden ser variadas, pues depende de múltiples factores, desde gubernamentales, hasta lo social y lo que implica lo privado.

Es cierto que la seguridad pública en nuestro país cruza por una encrucijada, es constante objeto de críticas, puesto que es una de las necesidades primarias de vivir en sociedad. México en su totalidad no se caracteriza por ser un país con una seguridad pública del todo eficiente. Desde ya hace varios sexenios se han presentado problemas graves alrededor del país, en cada uno de los Estados, entre otras.

Por su parte, Romero (2019) afirma que “En el ámbito gubernamental y en el de las agrupaciones de la sociedad civil se formulan a diario planteamientos y demandas respecto al tema de la inseguridad pública y de la delincuencia.” (p. 275).

El Estado debe de proveer esta seguridad, es por ello por lo que González (2002) afirma lo siguiente “Ante la realidad de un Estado que no cumple con una de sus principales funciones, la de suministrar seguridad, los ciudadanos tendrán que centrar todos, o gran parte de sus esfuerzos, en la defensa de sus bienes y derechos.” (p. 125).

Al mismo tiempo que la sociedad va creciendo, es necesario encontrar la protección y defensa de los intereses de estas, y es donde las personas ceden parte de la responsabilidad de la seguridad con el único fin de vivir en paz, y por ende mantener el orden. La postura de González Fernández se encarga solamente de dar una explicación sencilla, la

obligación que tiene el Estado de brindar protección es notoria, y poco se pone en duda, en su definición, se puede entender que el Estado se encuentra limitado para proveer la protección necesaria, por lo que obliga a la ciudadanía a buscar forma de proteger su patrimonio, lo que da entrada a que las empresas es decir, el sector privado, adquieran por medio de los ciudadanos, tareas de protección, como por ejemplo, la seguridad privada.

Si es el Estado quien asume la responsabilidad de este servicio público, es equiparable a la educación o a la salud, en mayor o menor medida, pero ya no solo es el Estado quien asume la responsabilidad de la seguridad pública. (Zamorano, 2019).

Se puede afirmar que, directa o indirectamente otros órganos de índole privado o social han asumido la tarea de la seguridad pública, ya sea desde corporaciones, autodefensas, hasta empresas encargadas de proveer material para las instituciones policiacas. Por lo tanto, se puede hablar de una **privatización** de la seguridad pública, por lo que es útil preguntar, ¿Hasta qué punto la ciudadanía se puede beneficiar de que entes de índole privado ayuden en las tareas de seguridad al Estado?

La pregunta puede ser un tanto confusa, pues jurídicamente no hay nada que impida que entes privados colabore, aunado al hecho de que el Estado debe ser quien debe brindar condiciones óptimas para el correcto desenvolvimiento de la seguridad pública. Es un factor importante tener en cuenta que el gobierno en su generalidad no tiene la capacidad de manera total para solventar las necesidades de los ciudadanos, es por eso que cada sector de la sociedad, ya sean tanto público, privado y /o social, deben de estar involucrados para lograr la tan anhelada estabilidad.

Es por ello por lo que Zamorano (2014) afirma que “[...] desde hace más de tres décadas existe una participación creciente tanto de agencias privadas como de la sociedad civil en la producción de servicios y dispositivos de seguridad.” (p. 480).

Zamorano (2019) afirmó lo siguiente:

El repliegue del Estado en el suministro y la administración de la seguridad, como si fuera cualquier servicio público básico, es una idea que implica muchas contradicciones. Se trata de una conjetura inducida casi mecánicamente como resultado de las políticas neoliberales. Sin embargo, en México (y en la mayor

parte del mundo) el Estado no se ha retirado en absoluto del sector, más bien ha incrementado su intervención en la materia [...] (p. 486).

Lo anterior explica una situación muy importante como lo es la llegada de la política neoliberal, y que es cierto, esto permitió la apertura en ciertos sectores donde solo el Estado podía ser parte, pero, no delega todas sus facultades. Para el caso de la seguridad pública, el Estado ha crecido en su fuerza e infraestructura, pero también ha permitido la creación de estas nuevas entidades encargadas de proveer seguridad, tal es el caso de las empresas dedicadas a la seguridad privada.

No es lo mismo una ciudad la cual está fuertemente vigilada por seguridad privada ya que la capacidad económica de la zona lo permite, a un suburbio u orillas de la misma ciudad, donde llega a ser precaria y no eficiente. (Zamorano, 2019).

En nuestro país la seguridad no se caracteriza por ser muy eficaz, Romero (2019) señala que:

La seguridad en México se deterioró en cincuenta años, en un proceso constante y acumulativo, no en un incidente instantáneo y único. Las características básicas de la violencia delincriminal actual son cinco: incorporación de nuevas tecnologías, fuertes dosis de violencia, alto grado de desafío, amplia organización y alta virulencia. (p. 277).

Lo anterior da la pauta para ver cómo es que ha crecido la delincuencia en los últimos años, al igual que las instituciones públicas o privadas que se encargan de proveer la seguridad, las células criminales en todos sus niveles, desde un robo a mano armada hasta crimen organizado pasan por un tema de actualización, algo que el gobierno tiene forzosamente que tener en cuenta en su agenda.

La calidad de vida ha disminuido en el país, existe el temor frente a la inseguridad, y frente al delito. La sociedad mexicana tiene constante miedo de lo que le sucederá, ya se presentó una ola delincriminal que se puede explicar tanto estadísticamente como en su presencia más allá de las estadísticas, esto hace a la inseguridad un hecho medible, y a la vez no. (Romero, 2019).

Las causas de la inseguridad son variadas, por ejemplo, Romero (2019) encuentra las siguientes causas “[...] las históricas: frustraciones ancestrales, composición étnica de la

población, predisposición congénita, condiciones geográficas, alteraciones climatológicas.” (p. 277).

Aunque el autor encuentra cierta relación de los aspectos antes mencionados como causas de la violencia y por ende la inseguridad, considero útil eliminar algunas, por ejemplo, sobre la composición étnica, no es correcto afirmar que la violencia viene directamente ligada por la cuestión étnica, es decir, es un argumento inválido decir que solo por formar parte de una etnia, cuestiones raciales, o de idioma, te hace delincuente, pues hay cuestiones estructurales que hacen que la inseguridad exista. Es un argumento un tanto discriminatorio, ya que hay otros factores que pueden explicar los fenómenos de la delincuencia y la inseguridad.

Se le pueden sumar otros factores para explicar los fenómenos, el mismo Romero Apis (2019) encuentra otros factores “[...] de naturaleza económica: desarrollo económico desigual, desempleo o subempleo, falta de expectativas profesionales, insuficiencia retributiva del salario, nuevos patrones de consumo.” (p. 277).

Lo anterior es una propuesta más sensata, puesto que incluye otro tipo de factores, en muchas ocasiones los delincuentes lo hacen por carencias económicas en su entorno más cercano, por ejemplo, el familiar, aunque no siempre aplica esa regla, la situación económica de las grandes ciudades ha hecho que la mancha urbana margine ciertas zonas, pues estas zonas conurbadas se encuentran con altos índices de delincuencia, pero eso no exime a que las ciudades no tengan inseguridad, todo lo contrario cada vez son más violentas.

También existen factores de índole social, el mismo Romero (2019) expone que “Algunas de índole social: deficiente planeación urbana, sobrepoblación, mala canalización del ocio, disgregación familiar.” (p. 277).

Estas situaciones de índole social abarcan un gran problema, la agenda política debe de prestar más atención a estas situaciones. Lo que más afecta de cierta forma es la sobrepoblación, ya que los recursos no crecen de forma igual a la que lo hace la población, es más lo recursos son escasos, por lo que la acumulación ocasiona que el robo ocurra, ya que no existe forma de adquirirlos de forma más barato.

A todo esto, se le añaden factores causados por temas políticos, por ejemplo, Romero (2019) encuentra lo siguiente:

Otras más de orden político-administrativas, tales como: corrupción, incompetencia policial, abandono presupuestal, abandono administrativo, falta de voluntad política para combatir la delincuencia, insuficiencia de centros de readaptación social, benevolencia de las penas, deficiente legislación, procedimientos en materia penal, tortuosos e incomprensibles. (p. 277)

Quizá el factor fundamental en torno a los asuntos públicos es la crítica hacia el gobierno, siempre se le va a criticar los resultados en esta materia, y no es para menos, ya que se necesitan soluciones y no discursos, *a fortiori* todo lo mencionado anteriormente es válido, tanto el sistema judicial como las acciones implementadas por el gobierno dejan ver una brecha muy grande en lo que respecta a la seguridad pública y al sistema de justicia, mientras que los ciudadanos exigen justicia, no siempre es el caso, las leyes en nuestro país son muy flexibles a simple vista sin entrar a temas jurídicos.

La misma sociedad convierte el tema en *vox populi*, y es algo normal y lógico, están en todo su derecho de criticar el accionar del gobierno, y sobre todo cuando no le está brindando la seguridad que como derecho humano y constitucional debería de tener la misma sociedad y sus ciudadanos. La corrupción está al día, en el caso de nuestro país es difícil no ver el problema que implica, desde colusión con las autoridades en todos sus niveles, y en los tres tipos de poderes, eso es lo verdaderamente alarmante, ya ni siquiera sorprende el hecho y aunque se critica, ya se está convirtiendo en algo normal.

Por último, sería útil agregar los factores culturales, de los cuales Romero Apis (2019) señala lo siguiente:

También se han señalado algunas de naturaleza cultural: bajo nivel educativo, cultura de impunidad, crisis de valores, promoción de la violencia a través de los medios, e inclusive algunas tesis casi místicas que lo atribuyen a una era apocalíptica, preludio a la destrucción final. (p. 227).

Los temas culturales dan mucho qué analizar, el bajo nivel educativo determina muchos hechos, la mayor parte de los sicarios reclutados por grupos delictivos ni siquiera llegaron a completar sus estudios básicos, la misma necesidad de dinero les hizo abandonar sus estudios. Los medios promueven la violencia y la hacen ya una parte de la sociedad,

puesto que todo eso vende, y mientras favorezca intereses económicos se seguirá viendo en distintas plataformas de entretenimiento narco series, entre otras, que solo alaban la cultura de la violencia y pinta algo que no es real.

A *priori* se puede observar que mucho de estos hechos están ligados a factores anteriormente mencionados e inclusive una cuestión de causalidad, por dar un ejemplo, la falta de dinero genera un problema en el aspecto económico, por otro lado, la falta de estudios implica un problema en el aspecto cultural, educativo, de seguridad, etc. Es cierto que los factores anteriormente mencionados forman parte de un difícil fenómeno de explicar, ayudan a dar una idea de lo que implica y trae consigo cada una de las aseveraciones anteriores.

### **3.2. Infraestructura carretera de la entidad federativa Puebla**

La infraestructura carretera de nuestro país implica un parte importante de la comunicación pues, conecta al país en la cadena de suministros, y de esta misma infraestructura carretera dependen muchos sectores económicos de México. Las condiciones carreteras implican un factor determinante, pues si las vías de comunicación no están en óptimas condiciones afectan de alguna forma u otra.

Gómez (2021) explica lo siguiente:

El transporte tanto de carga como de pasajeros por vía terrestre, desplaza el 55.6% de la carga y al 95.7% de los pasajeros dentro de la distribución modal de viajes. En el 2020, la extensión de la red carretera nacional fue de 407,958 km, de los cuales; 51,197 km corresponden a la Red Carretera Federal y 356,761 km integran la red rural y alimentadora, de la red federal, 40,583 km son carreteras federales libres de peaje con 9,167 puentes y 10,614 km son autopistas. (s.p).

La condición de las carreteras varía dependiendo si son libres o son de peaje, lo que significa si se paga cuota por transitar en ellas o no, las redes libres de peaje por lo regular van a presentar condiciones de deterioro más visibles. Gómez (2021) afirma lo siguiente:

[...] la red rural y alimentadora está compuesta por 133,698 km de carreteras alimentadoras, 154,409 km de caminos rurales y 68,654 km de brechas. El estado físico de la Red Carretera Federal libre de peaje a finales de diciembre de 2018

fue: 25% en estado bueno, 40% en estado regular y 35% en mal estado; de la red rural el 23% estaba en buenas condiciones y de la red alimentadora el 35% se encontraba en buen estado, asimismo, la Red Carretera Federal tiene 15 corredores troncales con una longitud total de 19,780.6 km, donde se localizan tramos urgentes de modernizar y construir para abatir costos logísticos y de viaje para los usuarios. (s.p).

La infraestructura carretera y sus condiciones implican una conectividad eficiente o ineficiente, pues, es un hecho que puede existir averías durante el camino causadas por las malas condiciones de este mismo, por eso, la mayor parte los bienes e insumos son transportados por carreteras de peaje, es decir donde hay cobro por usarlas, principalmente en casetas, pues implican una mayor eficiencia con respecto a las carreteras de libre peaje o sencillamente federales o estatales.

La CAPUFE en su *Estatuto orgánico de Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos* contempla tres tipos de carreteras operadas, por una parte, está la *Red Propia*, la *Red Contratada*, y la *Red FNI*. (DOF: 30/04/2021).

Para 2022 se contabilizaron 176, 984 kilómetros de carreteras pavimentadas: 50,798 kilómetros son de carreteras federales; 103,053 de carreteras estatales; 23,131 kilómetros de municipales o particulares; 10,923 kilómetros de carreteras de cuota; y 1,333 plazas de cobro. Por su parte, existen 82,742 kilómetros de vialidades urbanas e infraestructura de enlace; 528,596 kilómetros de caminos no pavimentados; y 21,731 kilómetros de veredas. Datos obtenidos del Gobierno de México. (Instituto Mexicano del Transporte, 2022).

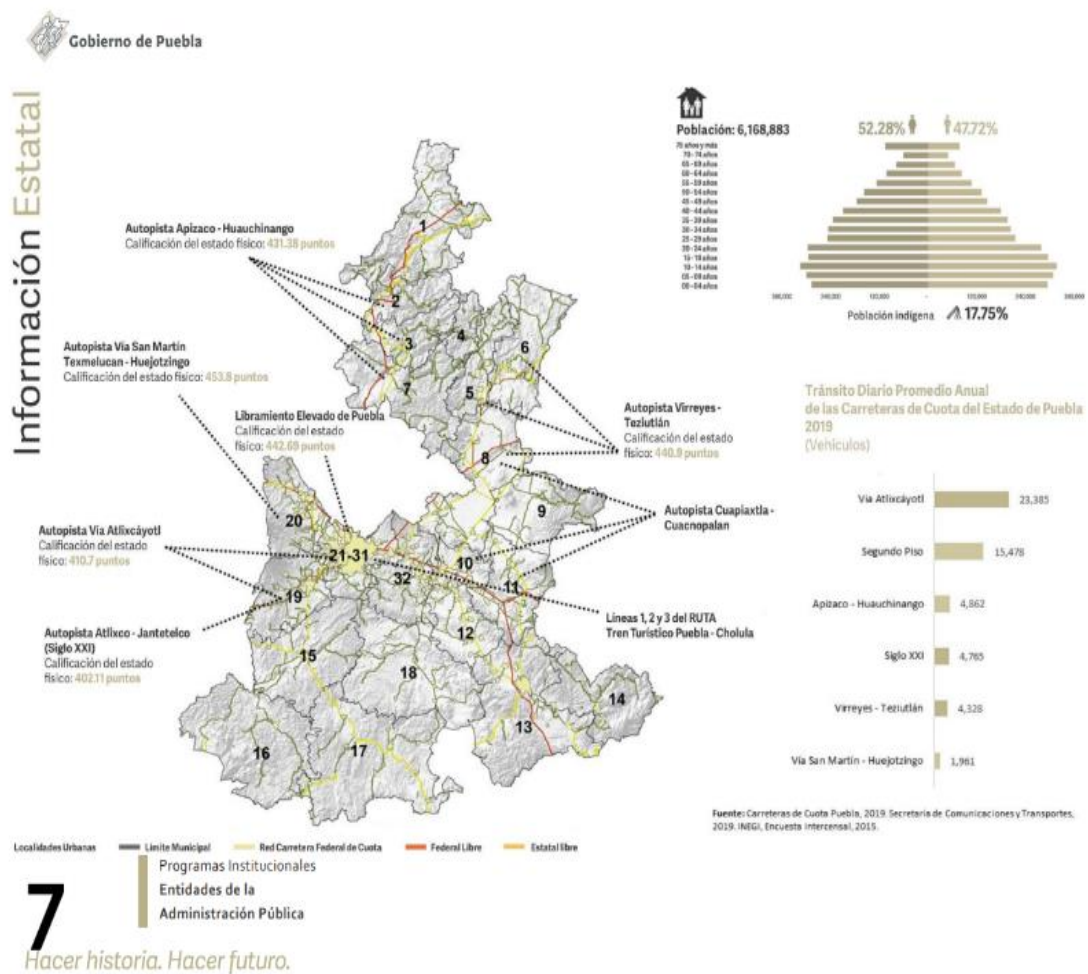
Con fecha a 31 de diciembre de 2020, el Estado de Puebla cuenta con alrededor de 442 kilómetros de carretera de cuota federal, y 257 kilómetros de carretera de cuota estatal. (CEIGEP, 2021).

Es importante señalar que la infraestructura carretera en términos generales repercute directamente en el desarrollo de una región, en las distintas actividades económicas, políticas y/o sociales. Es entonces que se entiende que, sin una infraestructura carretera en óptimas condiciones, el desarrollo regional se vería mermado.

Una red vial eficiente facilita y abarata el transporte de mercancías y personas, lo que a su vez por un factor de causalidad impulsa el comercio y la inversión. Las empresas dependen de carreteras adecuadas para llevar sus productos a los distintos estados, además de acceder a insumos, lo que desencadena la generación de empleo y fomenta el crecimiento económico local.

Una infraestructura carretera bien mantenida atrae inversiones en turismo, ya que permite a los visitantes transitar fácilmente a destinos turísticos.

### Imagen I. Carreteras de Cuota Puebla.



Fuente: Plan Estatal de Desarrollo. (2019-2024) Programa Institucional. Carreteras de Cuota Puebla. Gobierno del Estado de Puebla.

Para el caso de Puebla se contempla las Carreteras de Cuota, las cuales opera por asignación o por concesión, por ejemplo, el Libramiento Elevado de Puebla se encuentra concesionado a un particular para su operación. Puebla cuenta con varias vías de comunicación, las cuales se pueden observar en el gráfico anterior.

El estado de Puebla, de acuerdo con el CONEVAL en el marco de la Medición Multidimensional de la pobreza en específico en el contexto territorial, se mide la accesibilidad a carretera pavimentada, por lo que se empezará por definir lo que significa la accesibilidad.

Por tanto, la accesibilidad se refiere a un concepto multidimensional y complejo que involucra factores geográfico-físicos y sociales. (Chías, 2001).

La infraestructura carretera tiene que ser categorizada, puesto que las vías de comunicación no son de la misma calidad variando de un lugar a otro, puesto que cada municipio y/o localidad, cuenta con situaciones distintas. Esta necesidad de clasificar a la infraestructura carretera lleva a la creación del GACP, que se explica a continuación.

De acuerdo con el Coneval (2020) el GACP implica lo siguiente:

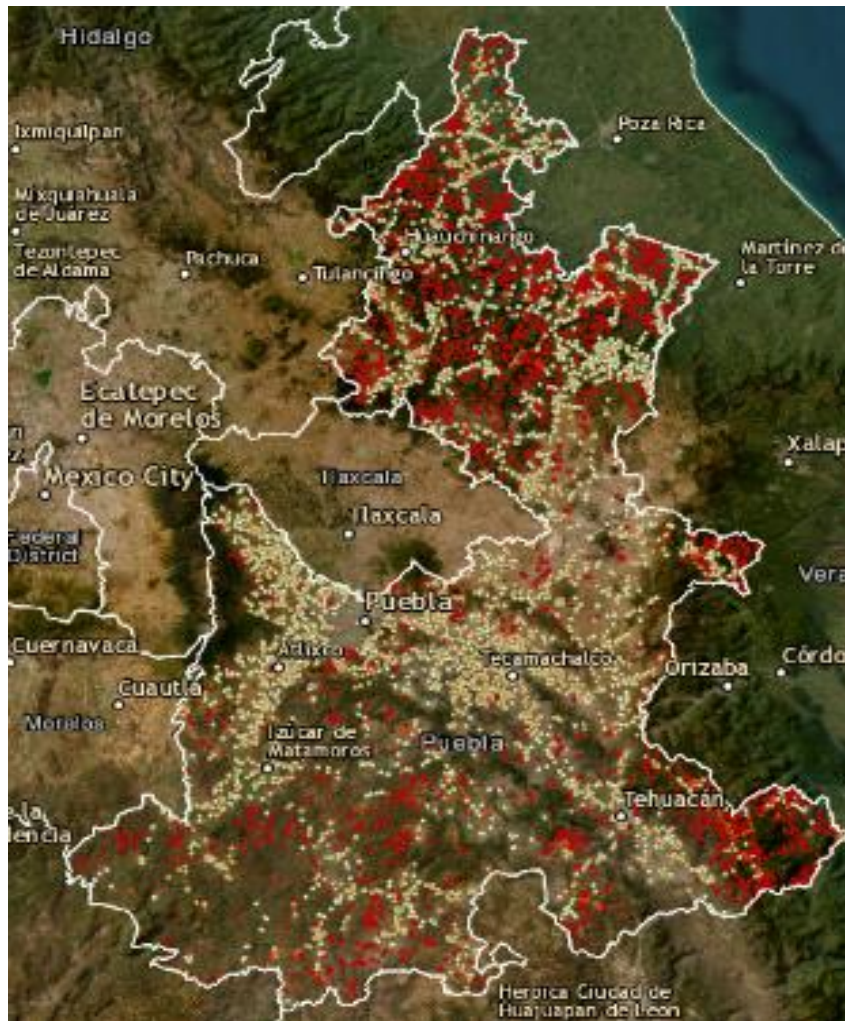
La accesibilidad a una carretera pavimentada depende de las características del entorno. Una localidad puede encontrarse a un costado de la carretera pavimentada, pero las condiciones naturales (inclinación de terreno, el tipo de uso de suelo, la vegetación o cuerpos de agua), la lejanía a algún centro de servicios y la falta de transporte público repercutirán en la clasificación del grado de accesibilidad. (p. 8).

La accesibilidad en términos generales es un concepto complejo, pero cuando se habla de accesibilidad a una carretera pavimentada se tiene que involucra no solo la infraestructura vial, sino también una serie de múltiples factores naturales y/o sociales que determinan lo fácil o difícil que puede ser para una comunidad acceder a esa infraestructura y a los servicios, bienes e insumos que esta facilita.

De acuerdo con el Coneval (2020) el GACP se clasifica de la siguiente forma:

El Grado de accesibilidad a carretera pavimentada se genera a nivel de localidad, clasificándolo en cinco grupos (muy bajo, bajo, medio, alto y muy alto). Con base en este grado, se considera el porcentaje de población con grado de accesibilidad bajo o muy bajo a nivel estatal, y de manera análoga el porcentaje a nivel municipal.

## Imagen II. Grado de Acceso a Carretera Pavimentada. Coneval. (GACP)



Fuente: Grado de Acceso a Carretera Pavimentada 2020 (GACP). Coneval.

La categorización dada con el CONEVAL, nos permite identificar las áreas que podrían necesitar mejoras en infraestructura o servicios de transporte, información que puede ayudar a la creación de políticas públicas y acciones de desarrollo regional. Al conocer el Grado de Accesibilidad de Carretera Pavimentada (GACP) de distintas localidades, se pueden enfocar las acciones para mejorar la conectividad y, en consecuencia, favorecer el desarrollo económico y social de las distintas demarcaciones, o para términos del presente estudio, en el estado de Puebla.

Para el caso del Estado de Puebla (Véase la Tabla I.) se puede observar que se cuenta con un *Grado de Accesibilidad a Carretera a Pavimentada* mayoritariamente muy alto, lo que significa que las localidades tienen una comunicación por carretera en términos generales buena. Esto implica que Puebla tiene una buena infraestructura carretera pero

no excelente, se tiene que tomar en cuenta el año del estudio y las condiciones a través de los años.

**Tabla I. Grado de Accesibilidad a Carretera Pavimentada**

Grado de accesibilidad a carretera pavimentada					
Grado	Muy Bajo	Bajo	Medio	Alto	Muy Alto
Número de localidades	5	2k	260	1.8k	2.5k

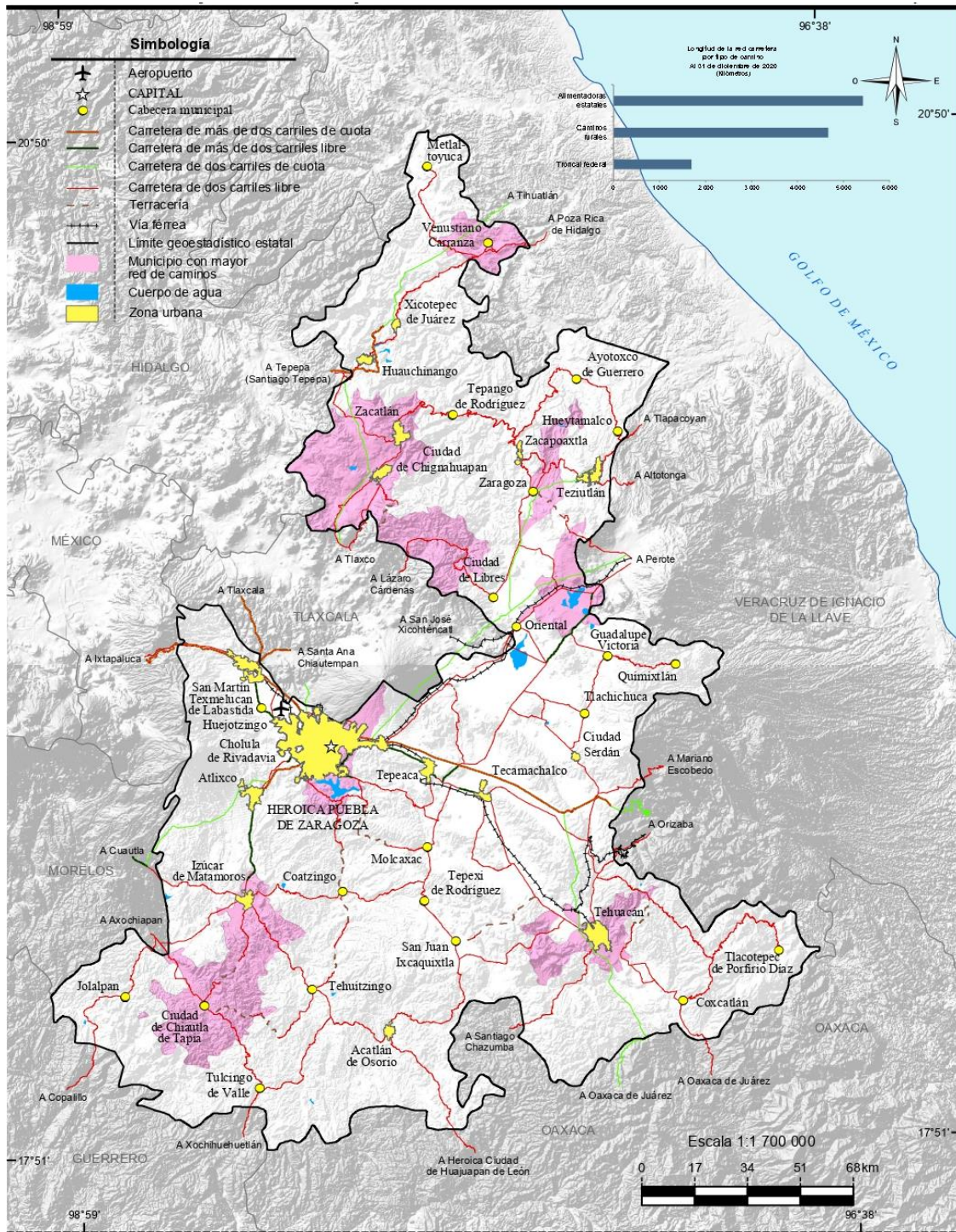
Fuente: Elaboración propia con datos de GRADO DE ACCESIBILIDAD A CARRETERA PAVIMENTADA (GACP) 2020. Coneval.

El Estado de Puebla goza de vías de comunicación estratégicas para el transporte de bienes e insumos dentro de la misma entidad federativa, así como para las otras entidades federativas, se tiene que tomar en cuenta que las mercancías que vienen del sur del país, así como de los puertos como el de Coatzacoalcos, van a la Ciudad de México y/o otros Estados, forzosamente tienen que cruzar Puebla, esto implica que existan células delictivas dedicadas al robo a transporte de carga.

La ubicación geográfica del estado de Puebla es medular, y como ya se mencionó, es muy importante en el transporte de mercancías, lo que conlleva a que sea una de las rutas comerciales de mayor importancia. Puebla es un punto vulnerable donde los delincuentes aprovechan la alta circulación de transporte de carga.

Para entender las vías de comunicación terrestre en Puebla, y su importancia es necesario observar con detenimiento la Imagen III, (Véase la IMAGEN III.) donde se puede observar al Estado de Puebla con cada una de las vías de comunicación para quienes suelen transitar por estas mismas, lo que se puede definir como **infraestructura carretera**, la cual es usada a diario por los habitantes del estado y de quienes vienen de otras entidades, ya sea con fines económicos, políticos, sociales, turísticos, entre otros, por lo que es de suma importancia que se tenga en cuenta las condiciones de estas vías de comunicación para un correcto funcionamiento de la cadena de suministro, la cual será explicada en capítulos posteriores.

### Imagen III. Infraestructura para el Transporte



Fuente: México en Cifras (2021). Aspectos Geográficos. CEIGEP.

### **3.3. El robo a transporte de carga en México**

La realidad en México con respecto al transporte de carga es complicada, existe la problemática del robo a transporte de carga.

Herrasti (2020) explica lo siguiente:

México cuenta con alrededor de 400 mil kilómetros de carreteras según lo indica el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), en las cuales circulan cantidades importantes de choferes, los cuales salen diario de sus hogares con la preocupación de poder regresar al final de su jornada con su familia. Desafortunadamente muchos de ellos no logran regresar, ya que la incidencia delictiva en México sigue en aumento y el robo a transportistas no es la excepción. (p. 2).

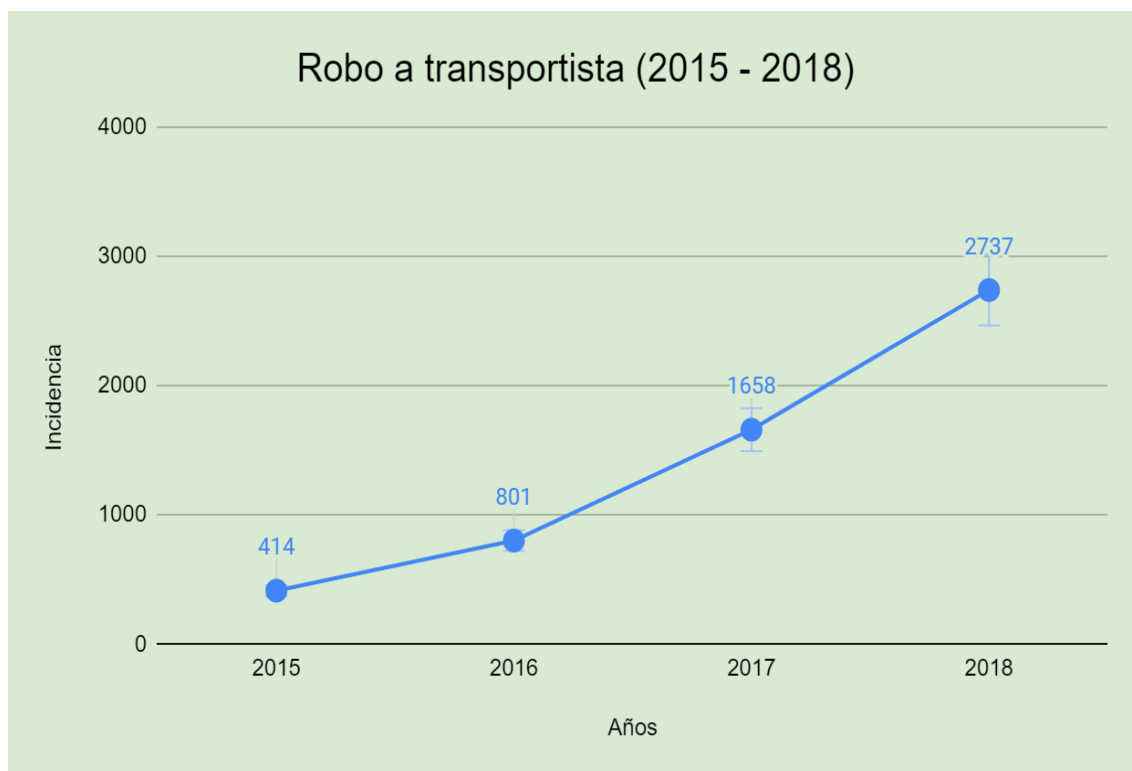
Para el año 2019 el parque vehicular contabilizado era 1,099,371. En 2020 se contabilizaron 1,143,940 de unidades vehiculares de autotransporte de carga del parque vehicular general. Para el año 2021 se contabilizaron un total de 1,201,053 unidades de autotransporte de carga en todas sus clasificaciones. Cifras obtenidas de la SCT. (Estadística Básica, 2023).

Para el caso del Estado de Puebla, el problema principal radica en el “Triangulo Rojo”, que engloba a Palmar de Bravo, Tecamachalco, Quecholac, Acatzingo y Tepeaca, comúnmente estos municipios han sido un lugar donde la delincuencia prolifera, primero se le dio el nombre así por el “huachicol”, o el robo de combustibles, cabe resaltar, que el gobierno actual tiene una fuerte lucha contra este, a tal grado de llegar a casi extinguirlo, pero los delincuentes, no se detienen ahí, y ante la inminente desaparición del huachicol se diversificaron, e inclusive se han vuelto más violentos los grupos criminales, entrando así al robo de transporte de carga, llegando a números rojos. Es útil el mencionar a los municipios, pero hay que recordar que las autoridades municipales no tienen jurisdicción en carreteras y autopistas federales.

El robo a transportistas en el último trienio de Enrique Peña Nieto se puede observar cifras que van de forma ascendente, lo que significa que, a la par que a nivel nacional se acrecentaban otros problemas, la cuestión de la seguridad pública no fue la excepción, los datos de la Fiscalía general del Estado de Puebla arrojan los siguientes resultados: 2015, 414; 2016, 801; 2017, 1658; y 2018, 2737. Lo anterior significa que para la llegada de Andrés Manuel López Obrador a la Presidencia de México, la tendencia del índice

delictivo de lo que respecta al robo a transportista iba al alza. Esto implica directamente que se heredó un problema de una administración a otra.

**Gráfico I. Incidencia de Robo a transportista de 2015 - 2018**



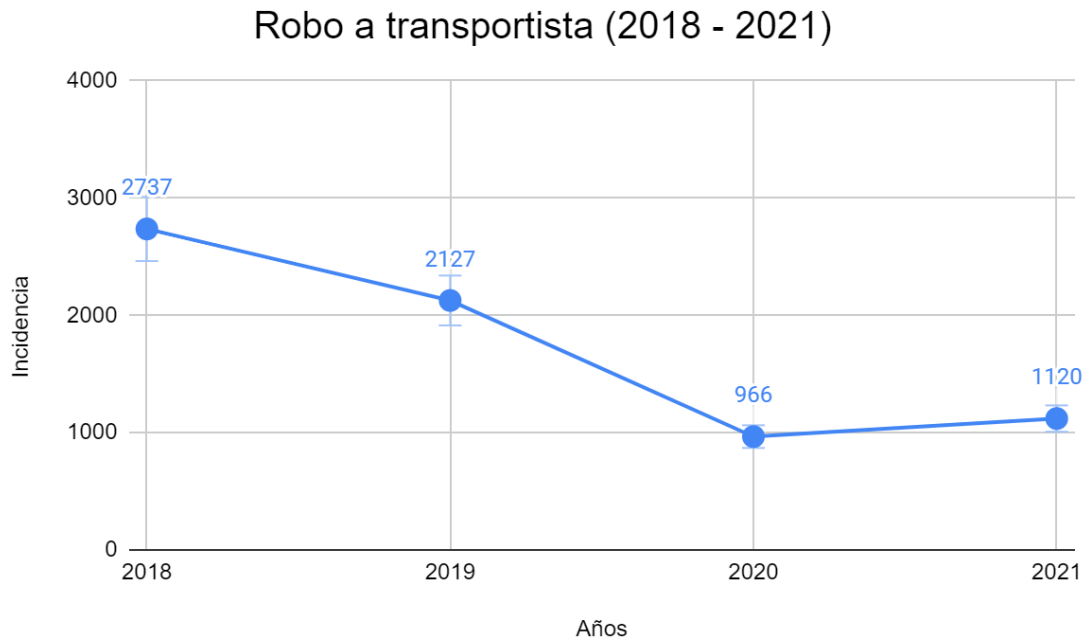
Fuente: Elaboración propia con datos de la Fiscalía General de Estado de Puebla.

Los patrullajes aumentaron hasta donde está su jurisdicción, puesto que se necesitó forzosamente de una coordinación estratégica con las autoridades federales, a las salidas de los “tramos federales”, donde su jurisdicción comienza, es donde el patrullaje ha aumentado, por lo que ha bajado el índice delictivo en cuanto al robo a transportista, los resultados que ha arrojado fueron: 1) En 2018, fueron 2737; 2) para 2019, 2127; 3) para 2020, 966 y 4) para lo que fue 2021, 1120. Cifras obtenidas del Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública.

La línea de tendencia del delito de robo a transporte de carga iba a la alza como se explicó con la administración de Enrique Peña Nieto anteriormente, lo que conlleva un fenómeno de inseguridad en las carreteras y puentes federales una vez llegando la administración de Andrés Manuel López Obrador, se puede observar que la línea de tendencia en el primer trienio del presidente López Obrador es hacia la baja, pero en comparación con la administración de Peña Nieto, la incidencia del delito de robo a transportista es mayor, pero no mayor al último año del gobierno priista, lo que significa que el gobierno de

Enrique Peña Nieto dejó un punto de inflexión con el panorama más violento, pues el punto más alto fue 2018 con 2737 delitos de robo a transportista.

**Gráfico II. Incidencia de robo a transportista (2018-2021)**



Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública.

Puebla es una de las entidades federativas que cuenta con más incidencia delictiva en cuanto al robo a transportista se refiere, desde el 2018 ha bajado el número de este tipo de sucesos, pero habría que tener en cuenta que la inercia que traía de reducir poco a poco este tipo de sucesos, para 2021 cambió rotundamente, y trajo un aumento considerable con respecto a 2020.

La realidad del robo a transporte de carga se centra en mercancías que sean fáciles de vender y por ende les deje una ganancia más rápida, los alimentos y abarrotes son mercancías que todas las personas ocupan, pues es en esencia son artículos de primera necesidad, lo que implica directamente afectaciones a la cadena de suministro.

Lo anteriormente mencionado, con relación a la cadena de suministro, se puede entender como aquella línea donde se involucran cada una de las partes tanto de consumidores como de quienes proveen los bienes y servicios.

Una definición corta es la de Cárdenas Eusse (2016) “Se le llama cadena de suministro (“Supply Chain”-“Supply Chain Management”) al tejido de medios y locaciones en las que se origina un producto, es decir, los pasos por los que atraviesa la materia prima para convertirse en un producto.” (p. 33).

La cadena de suministro es importante en la vida diaria de las personas, pues los mismos bienes y servicios adquiridos por las personas, empresas, gobierno, entre otros, son necesarios para el funcionamiento o en su caso para la supervivencia o vida digna.

Para Cárdenas Eusse (2016) “Esta cadena de suministro consta de tres pasos: suministro, fabricación y distribución.” (p. 34).

**Tabla II. Cadena de suministro.**

Suministro	Fabricación	Distribución
El suministro es el origen de la cadena, ya que consiste en el cómo; dónde; cuándo, se consigue la materia prima para la elaboración del producto	La fabricación es en sí el proceso por el que atraviesa la materia prima para convertirse en producto.	La distribución es la utilización de otros elementos o redes integradas que tienen el fin de llevar a un consumidor final el producto ya terminado.

Fuente: Elaboración propia con información de Cárdenas Eusse (2016) “LA CADENA DE SUMINISTROS (SCM) Y SU RELACIÓN CON EL INVENTARIO”

El robo a transporte de carga afecta a la cadena de suministro, por lo que el sector empresarial ha mostrado preocupación al respecto, ya que no solo son pérdidas materiales, sino también humanas, por lo que es necesario observar con detenimiento el comportamiento de los distintos sectores productivos.

### **3.4. El sector transportista en la economía**

Es difícil precisar qué tan fuerte es la relación entre la infraestructura carretera y crecimiento económico, inclusive es un factor poco estudiado a pesar de que es extremadamente importante para las distintas industrias.

Zepeda Ortega, Ángeles Castro, y Carrillo Murillo señalan que “La relación entre infraestructura carretera y crecimiento económico regional ha sido estudiada con resultados poco concluyentes” (p. 145).

Zepeda Ortega, Ángeles Castro, y Carrillo Murillo (2019) señalan que:

[...] las carreteras tienen sus mayores efectos en la producción bruta regional de las actividades manufactureras y el comercio minorista, mientras que en la agricultura, la ganadería, la pesca y la minería, no tienen influencia significativa; particularmente las carreteras libres brindan mayor beneficio regional en comparación con las carreteras de peaje. (p. 145).

La infraestructura es un agente de crecimiento económico, ya que el aumento o disminución de las vías de comunicación afectan a todas las actividades productivas de una región. Las mejoras que tenga el traslado llevan a una disminución de costos para las empresas, lo que hace posible una mayor productividad. (Zepeda, 2019).

Por tanto, Zepeda Ortega, Ángeles Castro, y Carrillo Murillo (2019) explican que “[...] cuando el transporte disminuye, las distancias producen economías de aglomeración en las que los agentes económicos se benefician de estar cerca de otros agentes.” (p. 148)

Por tanto, para que una economía sea próspera o estable, es importante que cuente con vías de comunicación rápidas y eficientes, de lo contrario muchos procesos productivos se estancarían, de aquí que parta otro factor importante como lo es el estado de las mismas vías, esto también implica otro factor para la seguridad. Se debe tener en cuenta que, el estado de las vías determina en qué medida son transitadas, pues las empresas dedicadas al transporte, por un tema de costos y eficiencia, revisan la calidad de los caminos transitados.

La SCT (INEGI, 2014) reportó que en 2010 había de 138 404 kilómetros de carreteras estatales y federales pavimentadas propias y concesionadas. Las carreteras de cuota

también llamadas concesionadas se encuentran bajo control de una institución financiera (63.5%), de administración privada (25.8%), del gobierno estatal (5.9%) o del gobierno federal (4.7%). (Zepeda, 2019).

Zepeda Ortega, Ángeles Castro, y Carrillo Murillo (2019) señalan que:

En el caso de la actividad manufacturera, las carreteras estatales libres permiten el flujo a bajo costo de insumos y la salida comercial de productos terminados hacia otras regiones en entidades federativas contiguas. Es en este caso en el que las autopistas de cuota toman importancia, posiblemente por la necesidad de las empresas de transportar sus productos terminados de alto valor en mejores condiciones de tiempo, manejo y seguridad. (p. 164).

Zepeda Ortega, Ángeles Castro, y Carrillo Murillo (2019) explican que “[...] la dotación de infraestructura debe estar vinculada con proyectos y políticas públicas que fomenten la explotación, uso económico y beneficio social de la infraestructura, relocalice la actividad económica y el desarrollo urbano. (p. 165-166).

Para que un país consiga un desarrollo óptimo es importante que los bienes e insumos que hace que la economía circule, puesto que los ciudadanos consumen y las empresas venden, lo que implica que se debe de prestar mayor atención a lo que pasa en la carreteras y autopistas federales del país, donde muchos de estos bienes e insumos son robados, por lo que frena muchos procesos productivos, principalmente en el sector de las microempresas, puesto que las grandes corporaciones siempre cuentan con sus cargas aseguradas.

Cota (2023) expone lo siguiente:

Jorge Peñúñuri, presidente de la Comisión Nacional de Seguridad y Justicia de la Confederación Patronal de la República Mexicana (Coparmex), comparte que sus asociados reportan el robo de mercancías como el principal delito del que son víctimas. “Este es uno de los puntos más susceptibles para el sector empresarial”, enfatizó. Las cargas más robadas son alimentos y abarrotes seguidos de los

materiales para la construcción, auto partes, refacciones automotrices y línea blanca, según datos de la Coparmex.

La preocupación existente por el sector empresarial cada vez es mayor, puesto que, las pérdidas generadas repercuten en el bienestar de las personas, pues, las pérdidas no son solo monetarias, sino que también son humanas. Estas últimas de los transportistas que arriesgan su vida por entregar a tiempo y en los lugares requeridos los bienes, insumos y servicios que la ciudadanía en su generalidad necesita.

La inseguridad en las carreteras y autopistas federales no solo afectan la eficiencia de la logística, sino que también pone en peligro la vida de conductores y demás personas que transitan por estas vías. Los trabajadores del transporte de cara enfrentan a diario situaciones de constante riesgo para ellos mismos, así como para las demás personas. La inseguridad en las carreteras y autopistas federales, y las condiciones de la infraestructura carretera pueden resultar en accidentes, asaltos e incluso pérdida de vidas. Es un hecho que estos peligros se extiende a sus familias y comunidades, ocasionando un clima de incertidumbre y miedo.

Las interrupciones en la cadena de suministro derivadas de los múltiples problemas mencionados anteriormente afectan a los consumidores, resultando en escasez de productos y aumento de precios o en su caso, la creación del mercado negro donde se comercializan estos productos robados. La situación del sector empresarial que se dedica al transporte de carga se convierte en un tema de interés general, ya que sus efectos trascienden más allá de lo económico y tocan aspectos fundamentales de la seguridad pública y la calidad de vida de la población.

Es necesario la creación política de seguridad en las carreteras, así como medidas de apoyo y protección para los transportistas, para garantizar no solo la continuidad de las operaciones comerciales, sino también la seguridad y el bienestar de todos los sectores involucrados.

### 3.5. Enrique Peña Nieto y su gestión en materia de Seguridad Pública en materia de carretas y autopistas federales

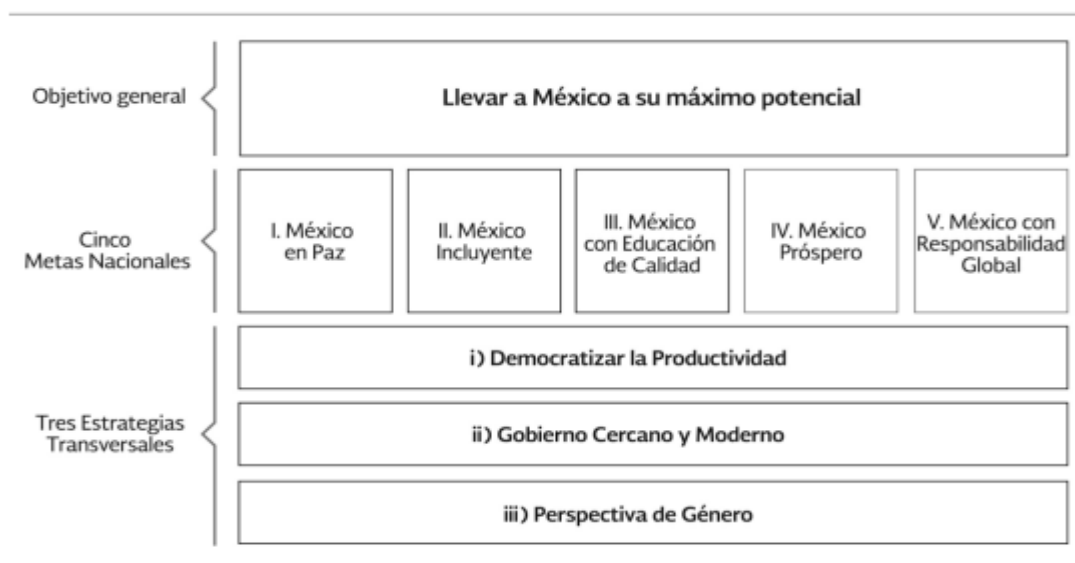
El sexenio de Peña Nieto se caracterizó por una creciente de delitos, además de que varios escándalos lo acompañaron, por ejemplo, el caso Ayotzinapa. Con todo esto, se esperaba que el crimen organizado disminuyera, pero no fue así, lo que ocasionó que la opción en ese momento se volviera más fuerte. En lo que respecta a caminos y puentes federales se habla del empuje hacia una policía federal más presente.

Durante el sexenio de Enrique Peña Nieto, el Plan Nacional de Desarrollo 2013 – 2018, pone como objetivo general “Llevar a México a su máximo potencial”, además de que se establecieron cinco metas nacionales, las cuales son:

- I. Un México en Paz;
- II. México Incluyente;
- III. México con Educación de Calidad;
- IV. México Próspero; y
- V. México con Responsabilidad Global.

Además de contar con Tres Estrategias Transversales, los cuales son: 1) Democratizar la Productividad; 2) Gobierno Cercano y Moderno; y 3) Perspectiva de Género.

**Imagen IV. Esquema del Plan Nacional de Desarrollo 2013 - 2018**



Fuente: FIGURA 1.1. ESQUEMA DEL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 2013-2018. Plan Nacional de Desarrollo (2013-2018). Gobierno de México.

Es importante conocer la propia construcción de los ejes que rigieron la administración de Enrique Peña Nieto, la visión del entonces gobierno parte de una visión de nación que implicaba el acercamiento a las nuevas tecnologías y encaminado a las reformas que se presentarían una vez que tomará protesta el gobierno priista.

La administración en cada uno de sus ejes, se puede visualizar y entender que el contexto y las condiciones heredadas del país eran delicadas en otros asuntos, por lo que se plasmaron distintos ejes para dar pauta a <<modernizar>> el gobierno, lo que implicaba El involucramiento de los distintos actores sociales, económicos y políticos de la nación, sobre todo del sector económico, pues es un hecho que durante el sexenio de Enrique Peña Nieto hubo un acercamiento mayor con el sector económico, pues la relación con los empresarios era un objetivo importante que se expuso en el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018.

Con respecto al ámbito de la seguridad pública, las prioridades del entonces gobierno eran distintas, pues el problema del robo a transporte de carga aún no era catalogado como delito federal, pues la creciente de este delito se visualizó durante los últimos años de su mandato, dejando así un problema público a la siguiente administración.

De acuerdo con el Plan Nacional de Desarrollo (2013-2018)

1. Un **México en Paz** que garantice el avance de la democracia, la gobernabilidad y la seguridad de su población. Esta meta busca fortalecer las instituciones mediante el diálogo y la construcción de acuerdos con actores políticos y sociales, la formación de ciudadanía y corresponsabilidad social, el respeto y la protección de los derechos humanos, la erradicación de la violencia de género, el combate a la corrupción y el fomento de una mayor rendición de cuentas, todo ello orientado a la consolidación de una democracia plena. Asimismo, esta meta responde a un nivel de inseguridad que atenta contra la tranquilidad de los mexicanos y que, en ocasiones, ha incrementado los costos de producción de las empresas e inhibido la inversión de largo plazo. La prioridad, en términos de seguridad pública, será abatir los delitos que más afectan a la ciudadanía mediante la prevención del delito y la

transformación institucional de las fuerzas de seguridad. En este sentido, se busca disminuir los factores de riesgo asociados a la criminalidad, fortalecer el tejido social y las condiciones de vida para inhibir las causas del delito y la violencia, así como construir policías profesionales, un Nuevo Sistema de Justicia Penal y un sistema efectivo de reinserción social de los delincuentes. (p. 10).

Una vez expuesto lo anterior, es importante resumir las prioridades de la administración de Peña Nieto con lo referente a la construcción de la paz en México, se puede observar, tal y como se expuso anteriormente que el foco de atención estaba dirigido a aquellos delitos con mayor incidencia (extorsión, homicidio, narcotráfico, etc.) pero no era del todo visible la problemática del robo a transporte de carga. Es por esto por lo que el propio PND (2013-2018) explica lo siguiente:

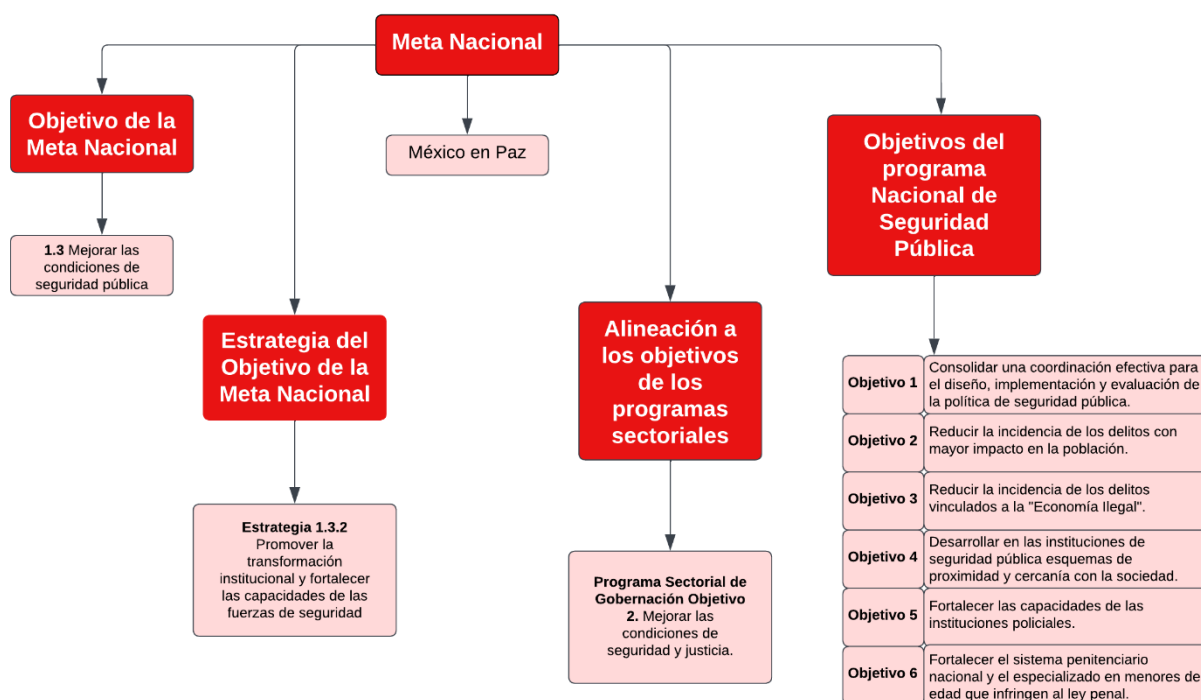
[...] la seguridad pública es una asignatura pendiente. En ocasiones, se tenía la percepción de que no era una preocupación prioritaria para la sociedad, aunque siempre existieron indicios de presencia delictiva en zonas específicas del país, enfocadas principalmente al comercio ilegal y el robo, así como la producción, transporte y tráfico de narcóticos. Sin embargo, en los últimos lustros se registró un inusitado crecimiento en el número de delitos de alto impacto. Se hizo cotidiano conocer de situaciones de secuestro, extorsión y robos con violencia. (p.15).

Los índices delictivos con respecto al robo de transporte de carga en esta administración muestran que el gobierno no actuó de forma anticipada, pues es un hecho que la seguridad pública en el país se deterioró, lo que conllevó a que muchos delitos fueran al alza. (Véase Gráfico I.) El propio Plan Nacional de Desarrollo (2013-2018) asentaba que la prioridad era “La problemática en materia de seguridad pública requiere de una nueva estrategia integral que recupere la confianza de la ciudadanía en las corporaciones policiales.” (p. 16).

Esto implica directamente que el problema que heredó Enrique Peña Nieto del gobierno de Felipe Calderón, fue directamente la deformación de las instituciones policíacas, pues los casos de altos funcionarios policíacos inmiscuidos con el crimen organizado, lo que generaba desconfianza de la sociedad en sus autoridades.

Para recuperar la confianza de la ciudadanía en las corporaciones policiacas es necesario establecer reformas estructurales que incluyan la depuración de cuerpos policiales, la creación de nuevos o retomar protocolos de actuación que cumplan con los objetivos del combate al crimen, además de promover una cultura de transparencia y rendición de cuentas en estas corporaciones.

**Figura I. Alineación de México en Paz**



Fuente: Elaboración propia con datos de PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD PÚBLICA 2014-2018. Diario Oficial de la Federación. DOF: 30/04/2014.

La meta nacional de “México en Paz”, como se puede observar en la figura anterior las directrices principales que se resumen a la coordinación y evaluación de la política pública, al desarrollo de las instituciones, así como la cercanía con la sociedad, y toca un punto medular establecido en el objetivo 6, que consta de fortalecer el sistema penitenciario.

Lo anterior expresa que el fortalecimiento no solo implica mejorar las condiciones de los centros penitenciarios, también hace referencia a promover programas de rehabilitación y reinserción social para que las personas que están en las cárceles puedan reintegrarse de manera efectiva a la sociedad. Fortalecer el sistema penitenciario no solamente se trata

de reintegrar a quienes ya están cumpliendo una condena, sino también de evitar que más personas ingresen a las cárceles, con una política de prevención del delito.

Es por esto por lo que debe de existir colaboración entre las diversas entidades gubernamentales, organizaciones de la sociedad civil y la ciudadanía, ya que es esencial lograr avances en esta materia. En general debe de haber implementación de estrategias, políticas y /o programas que aborden las causas que provocan la delincuencia que pueden ser variadas, tales como la pobreza, rezago educativo, entre otras.

Para el logro de la meta nacional “México en Paz” es necesario lograr que la ciudadanía vuelva a confiar en sus instituciones de seguridad pública, que para ese sexenio era la Policía Federal principalmente. Lo anteriormente explicado son los pilares clave para alcanzar el objetivo de una nación en paz en dicha administración.

**Tabla III. Objetivos prioritarios del Programa Nacional de Seguridad Pública 2014-2018**

Objetivos, Estrategias y Líneas de acción del Programa Nacional de Seguridad Pública 2014-2018	1.- Consolidar una coordinación efectiva para el diseño, implementación y evaluación de la política de seguridad pública.
	2.- Reducir la incidencia de los delitos con mayor impacto en la población.
	3.- Reducir la incidencia de los delitos vinculados a la "Economía Ilegal".
	4.- Desarrollar en las instituciones de seguridad pública esquemas de proximidad y cercanía con la sociedad.
	5.- Fortalecer las capacidades de las instituciones policiales.
	6.- Fortalecer el sistema penitenciario nacional y el especializado en menores de edad que infringen la ley penal.

Fuente: Elaboración propia datos de Programa Nacional de Seguridad Pública 2014-2018.

Del Plan Nacional de Desarrollo 2013 – 2018, emana el Programa Nacional de Seguridad Pública 2014-2018, el cual consta de 6 objetivos, pero en específico el que toca el tema de robo a transporte de carga es el objetivo 3.

**Tabla IV. Estrategia del objetivo 3 del Programa Nacional de Seguridad Pública 2014-2018**

Estrategia del Objetivo 3.	Líneas de Acción
Estrategia 3.3 Incrementar acciones coordinadas para reducir la incidencia del robo a transporte de carga en carreteras y vías férreas.	3.3.1 Identificar rutas, períodos y áreas geográficas en que se presenta la mayor incidencia en robo a transporte de carga.
	3.3.2 Aumentar la vigilancia en carreteras y vías férreas donde se registre con mayor frecuencia el robo a transporte de carga.
	3.3.3 Fomentar el intercambio de información de geolocalización y en tiempo real sobre robo a transporte de carga.
	3.3.4 Promover que los sectores afectados reporten inmediatamente el robo a transporte de carga, para asegurar la reacción oportuna.
	3.3.5 Propiciar que los sectores afectados compartan con las autoridades información para prevenir e investigar el robo a transporte de carga.
	3.3.6 Crear y mantener actualizadas las bases de datos sobre robo a transporte de carga.
	3.3.7 Promover el uso de tecnologías de geolocalización y rastreo satelital en el transporte de carga.

Fuente: Elaboración propia datos de Programa Nacional de Seguridad Pública 2014-2018.

Este mismo objetivo 3, en su *Estrategia 3.3*, plantea cómo evitar y combatir el robo a transporte de carga, es importante asentar qué estas líneas de acción mostraban lo bien planeado que estaba el combate al robo de transporte de carga, sin embargo, en los últimos 3 años del sexenio priista, se dio un aumento en este tipo de delito, lo que también implicaba una cuenta pendiente de esta administración, pues para el siguiente sexenio sería una deuda heredada. Cabe resaltar que este objetivo y se respectiva estrategia mencionada, estaban a cargo de la Secretaría de Gobernación, y no de la Secretaría de Seguridad Pública, lo que implicaba directamente un centralismo administrativo.

**Tabla V. Objetivos 3. Programa Nacional de Seguridad Pública 2014-2018**

<b>Objetivo</b>	<b>Estrategia</b>	<b>Dependencia Encargada</b>
Objetivo 3.- Reducir la incidencia de los delitos vinculados a la Economía Ilegal	Estrategia 3.3 Incrementar acciones coordinadas para reducir la incidencia del robo a transporte de carga en carreteras y vías férreas	1) Secretaría de Gobernación

Fuente: Elaboración propia datos de Programa Nacional de Seguridad Pública 2014 – 2018.

Con lo anterior se puede observar que la alineación de la Meta Nacional México en Paz, en términos generales buscaba la disminución del delito a través del fortalecimiento de las policías, además de combatir directamente a las distintas formas de organización criminal, por lo que era importante recuperar la confianza en las corporaciones policiacas.

De acuerdo con el Programa Sectorial de Gobernación 2013-2018 (2013):

2.2.6. Reorganizar a la Policía Federal y crear la División de Gendarmería de la Policía Federal para hacer más eficiente su operación. Coordinar a nivel regional los esfuerzos de las fuerzas de seguridad pública y procuración de justicia para combatir los delitos de mayor impacto en la sociedad. Focalizar acciones policiales en cinco regiones del país de acuerdo a las características específicas que presenta el fenómeno delictivo. Intensificar los esquemas de vigilancia en las carreteras federales mediante el Programa Cuadrantes Carreteros en 136 cuadrantes para prevenir y disuadir la comisión de delitos. Formación de la División de Gendarmería de la Policía Federal, un cuerpo policiaco con formación militar y adiestramiento policial, que operará, como parte de la Policía Federal, bajo mandos civiles y atenderá misiones específicas no permanentes en protección de la ciudadanía y salvaguarda de sus bienes y actividades. (p. 36).

El salvaguardar a las carreteras y puentes federales en aquel momento recaía en el programa de “Cuadrantes Carreteros”, que servía para reforzar la vigilancia, se enfocaba en la prevención de cualquier fenómeno delictivo, capacitando al cuerpo policial.

Comisión Nacional de Seguridad. (2013) explica lo siguiente:

La Comisión Nacional de Seguridad de la Secretaría de Gobernación puso en marcha un dispositivo de seguridad, vigilancia y orientación, a través del programa cuyo principal objetivo es prevenir accidentes, evitar la comisión de delitos y orientar a los usuarios de la red carretera federal. Los Jefes de Cuadrante Carretero, pertenecientes a la división de Seguridad Regional, pueden ser ubicados en el número del Centro de Atención del Comisionado al 088 y tienen como responsabilidad atender y/o canalizar cualquier solicitud de apoyo de manera amable y puntual. (s.p).

La forma en la que actuaba el programa implicaba enteramente un acto gubernamental pues no involucraba al sector privado o a la sociedad civil, se puede observar que además de que se basa en la prevención del delito, también es un programa para evitar accidentes, de forma que quienes transitan por estos caminos tengan un viaje seguro. Para el momento en que este programa entro en vigor aun no crecía el fenómeno del robo a transporte de carga pues este creció por factores determinantes como lo fue la pandemia del COVID-19.

Ahora bien, los propios alcances de la estrategia de seguridad fueron un tanto complicados, la percepción pública en su momento dio como resultado una mala fama de la administración de Peña Nieto, los escándalos estaban a la orden del día, con lo anterior se puede observar que los programas insertados en la agenda pública no preveían lo que acrecentaría poco tiempo después, ya que muchas células delictivas se hicieron fuertes al final del mandato de Peña Nieto, lo que obligó a los servidores públicos y en general a los actores políticos replantear hacía donde se estaba dirigiendo el país entonces.

### **3.6 Andrés Manuel López Obrador y su gestión en materia de Seguridad Pública en materia de carreteras y autopistas federales**

Una vez que Andrés Manuel López Obrador asumió la Presidencia de la República, trajo consigo cambios significativos en varias aristas gubernamentales, como por ejemplo la Austeridad Republicana, las becas, etc. El tema de la seguridad pública no sería la excepción, pues el propio Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 expone un “Cambio de Paradigma en Seguridad”. (p. 21).

Es un hecho que los problemas públicos de México influyeron en la decisión de los mexicanos al votar por Andrés Manuel López obrador, pues hizo un análisis puntual de lo que muchos mexicanos sufrían, estos mismos problemas generaron malestar colectivo con los gobiernos anteriores.

El Plan Nacional de Desarrollo 2019 -2024 expone lo siguiente:

La inseguridad, la delincuencia y la violencia tienen un costo inaceptable en vidas humanas y bienes materiales, cohesión social y gobernabilidad, inhiben el crecimiento económico y debilitan la confianza de la población en su país, su estado, su municipio y su barrio. (p. 13).

Un ejemplo en específico de la crítica hacía los gobiernos anteriores, como lo es el caso del gobierno de Felipe Calderón, precisamente sobre la “Guerra contra el Narco” la cual tomó muchas vidas a lo largo del territorio nacional. Es por ello que era necesario cambiar el paradigma de la Seguridad Pública.

Las condiciones de seguridad una vez que tomo protesta el gobierno morenista, no eran esperanzadoras, pues tal como se expuso en el capítulo anterior, en los últimos años de la gestión priista varios índices delictivos se dispararon, lo que implicó una herencia del sexenio priista antes mencionado.

De acuerdo con el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024:

El Ejecutivo federal ha emprendido un cambio de paradigma en materia de seguridad nacional y seguridad pública. Entre 2006 y 2018 los gobernantes pretendieron resolver la inseguridad y la violencia delictiva mediante acciones de fuerza militar y policial y el llamado “populismo penal”, consistente en endurecer los castigos a las acciones delictivas. El resultado fue catastrófico y esa estrategia dejó un saldo pavoroso de muertos, desaparecidos, lesionados, una crisis de

derechos humanos, una descomposición institucional sin precedentes y un gravísimo daño al tejido social. Se recurrió al empleo de las Fuerzas Armadas en su configuración de cuerpos de combate, se omitió la profesionalización de las corporaciones policiales y se entregó el manejo de la seguridad a autoridades extranjeras. Actualmente el país padece aún las consecuencias de esa política equivocada

El país estaba inmerso en una situación complicada, por una parte, la desconfianza hacia las propias instituciones y un sentimiento por un cambio de gobierno llevó a que MORENA ganará las elecciones de 2018. De esta forma la crítica hacia las administraciones anteriores no iba cesar pues la violencia, la inseguridad, el narcotráfico, además de problemas económicos y sociales. Problemas heredados de las administraciones anteriores, había que reformular como el Estado estaba actuando para resolver los problemas públicos existentes.

La crítica de Andrés Manuel López Obrador y en general de la izquierda se ven plasmadas en el Plan Nacional de Desarrollo 2019 -2024 “Las estrategias de seguridad pública aplicadas por las administraciones anteriores han sido catastróficas: lejos de resolver o atenuar la catástrofe la han agudizado.” (p. 13).

Por un lado, ya se tenía la experiencia de la militarización, lo cual llevó a México a replantearse cuál sería el modelo o la estrategia de seguridad idónea para que las y los mexicanos se sintieron seguros en cada rincón del país.

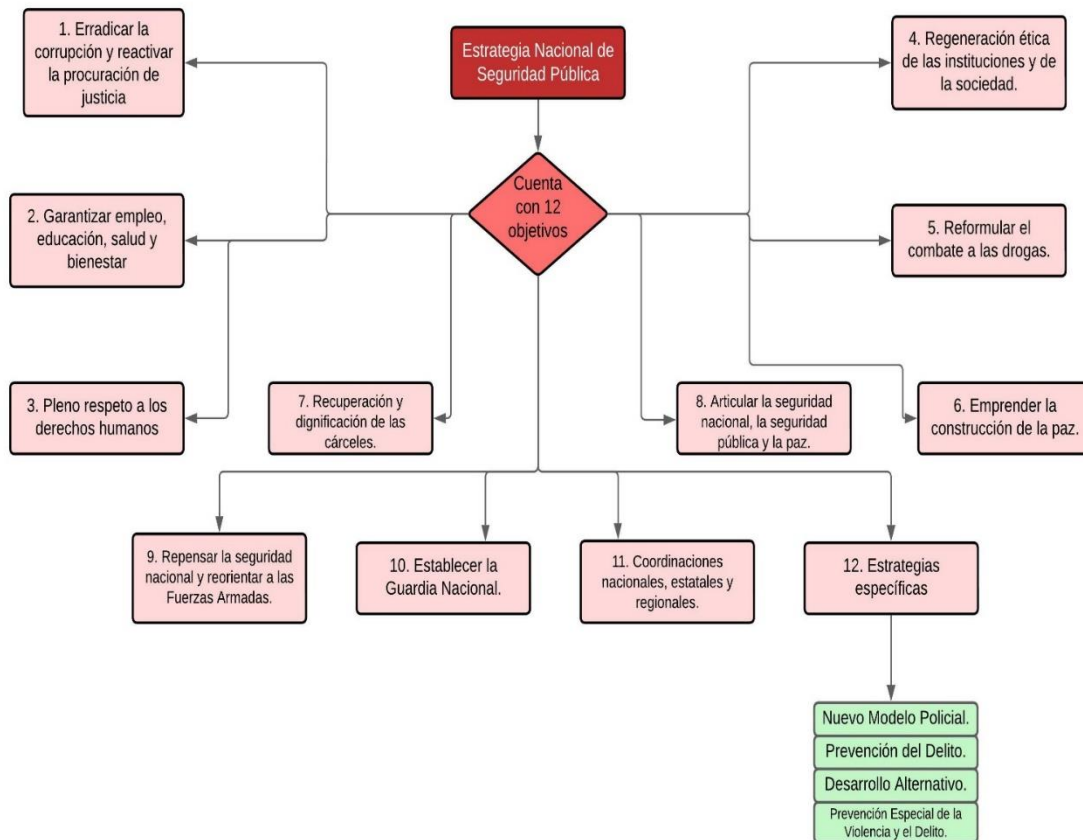
El Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024, expone lo siguiente:

Con la convicción de que la violencia engendra más violencia, y tomando en cuenta el justificado reclamo ciudadano por la inseguridad, el actual gobierno decidió cambiar las medidas de guerra por una política de paz y seguridad integral que ataque las raíces mismas del descontrol delictivo y de la pérdida de seguridad y que tenga como objetivo inmediato la reducción de los índices delictivos. (p. 21)

Con lo anterior se pueden explicar las condiciones del país en su generalidad, pues se puede observar cuales eran los problemas principales, y los retos del gobierno morenista, donde había que poner manos a la obra inmediatamente, pues la coyuntura política así lo exigía, ya que la oposición exigía resultados inmediatos, aunque las administraciones anteriores a la morenista fueron los que propiciaron que los índices delictivos crecieran.

Por tanto, se plasmó la Estrategia Nacional de Seguridad Pública, la cual consiste en 12 objetivos, los cuales regirían la forma de actuar del gobierno morenista en torno a la seguridad.

**Figura II. Objetivos de la Estrategia Nacional de Seguridad Pública**



Fuente: Elaboración propia con datos de Plan Nacional de Desarrollo 2019 – 2024.

El gráfico anterior sirve para saber con precisión cómo se planteó resolver el robo a transporte de carga en carreteras y autopistas federales, por la actual administración, dentro de la Estrategia Nacional de Seguridad Pública se pueden señalar en específico los objetivos 8, 10, 11 y 12.

**Tabla VI. Objetivos de la Estrategia Nacional de Seguridad Pública para el combate de robo a transporte de carga**

Objetivos	Descripción.
<p>8. Articular la seguridad nacional, la seguridad pública y la paz.</p>	<p>La actual administración fortalecerá las capacidades institucionales para alcanzar los siguientes objetivos estratégicos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Coordinar la ejecución del Programa para la Seguridad Nacional del Gobierno, por medio del Consejo de Seguridad Nacional.</li> <li>• Establecer un Sistema Nacional de Inteligencia.</li> <li>• Actualizar el catálogo y clasificación de Instalaciones Estratégicas.</li> <li>• Fortalecer y mantener la Seguridad Interior del país y garantizar la defensa exterior de México.</li> <li>• Promover el concepto de cultura de Seguridad Nacional postulado por el gobierno para contribuir al conocimiento colectivo sobre el tema.</li> <li>• Mejorar las capacidades tecnológicas de investigación científica en los ámbitos de seguridad pública, seguridad interior, generación de inteligencia estratégica y procuración de justicia.</li> <li>• Construir las bases para la creación de un Documento Único de Identificación Nacional biometrizado.</li> </ul>
<p>10. Establecer la Guardia Nacional.</p>	<p>La Guardia Nacional estará adscrita a la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana y será el titular de esta secretaría quien presida el órgano de mando estratégico y táctico, el cual consistirá en una Junta de Jefes de Estado Mayor compuesta por integrantes de la dependencia de los ramos de Seguridad, Defensa Nacional y Marina.</p> <p>La nueva corporación se conformará con elementos procedentes de la Policía Militar, la Policía Naval y la Policía Federal y sus integrantes tendrán garantizados el respeto a sus derechos adquiridos en las corporaciones de las que provengan, la paulatina homologación de términos laborales, la estabilidad en el cargo, la seguridad social y el bienestar.</p>

<p>11. Coordinaciones nacionales, estatales y regionales.</p>	<p>En el ámbito nacional se tiene ya un mando coordinado, el Gabinete de Seguridad, que es encabezado por el Presidente de la República; sesiona diariamente en Palacio Nacional y en él participan los Secretarios de Seguridad y Protección Ciudadana, Gobernación, Marina y Defensa, y se convoca con regularidad al Fiscal General de la República. Se busca replicar ese modelo a escala estatal y regional, con la participación de los coordinadores federales, los ejecutivos estatales y sus comandancias de policía y seguridad pública, e invitaciones especiales a las fiscalías y autoridades judiciales locales.</p>
<p>12. Estrategias específicas</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nuevo Modelo Policial. Se desarrollará un Modelo Nacional de Policía que considere y articule los esfuerzos y aportaciones de los tres órdenes de gobierno y tome en cuenta las condiciones, contextos y necesidades locales.</li> <li>• Prevención del Delito. La prevención es uno de los ejes estratégicos de la seguridad pública. Se han impulsado acciones en lo inmediato para consolidar una amplia política de prevención y participación ciudadana.</li> <li>• Desarrollo Alternativo. Crear, de la mano de las dependencias encargadas de la política económica y social, alternativas económicas sostenibles para los hogares y comunidades que dependen del ingreso provisto por actividades ilícitas como el cultivo de drogas, la extracción y distribución ilegal de hidrocarburos, <b>el robo de autotransporte</b>, etc.</li> <li>• Prevención Especial de la Violencia y el Delito. Se trabajará en disuadir a los autores de conductas delictivas de su reincidencia mediante intervenciones restaurativas, orientadas a su protección, resocialización y a la reparación del daño cometido a las víctimas.</li> </ul>

Fuente: Elaboración propia datos de Plan Nacional de Desarrollo 2019 – 2024.

Los objetivos anteriores son los que rigen el combate en específico del robo a transporte de carga, con respecto al objetivo 8, sus objetivos estratégicos establecen puntos importantes para el combate de la inseguridad, pues se prevé mejorar las tecnologías, una

nueva coordinación entre las distintas dependencias gubernamentales, etc. Esto es importante pues es importante resaltar que el robo a transporte de carga en los primeros tres años de presente administración presentó números alarmantes (Véase Gráfico II).

Con respecto a los objetivos 10 y 11, la creación de la Guardia Nacional trajo consigo reorganizar la forma de coordinación entre los distintos niveles de gobierno, pues para un correcto funcionamiento de la Estrategia Nacional de Seguridad Pública planteada, todos los órdenes de gobierno deben trabajar en conjunto.

Del Plan Nacional de Desarrollo 2019 -2024 emana el Programa Nacional de Seguridad Pública 2022-2024, el cual cuenta con cuatro objetivos prioritarios.

**Tabla VII. Objetivos prioritarios del Programa Nacional de Seguridad Pública 2022-2024**

<b>Objetivos prioritarios del Programa Nacional de Seguridad Pública 2022-2024</b>	1.- Promover la construcción de paz en el territorio nacional.
	2.- Fortalecer la operación de las instituciones de seguridad pública en las regiones del territorio nacional.
	3.- Disminuir los delitos vinculados con la delincuencia organizada en las regiones del país.
	4.- Mejorar la operación y las condiciones de internamiento de las personas privadas de la libertad en los centros penitenciarios.

Fuente: Elaboración propia datos de Programa Nacional de Seguridad Pública 2022-2024.

De acuerdo con el Programa Nacional de Seguridad Pública 2022-2024:

El objetivo prioritario 3: Disminuir los delitos vinculados con la delincuencia organizada en las regiones del país se presenta para contrarrestar las estrategias fallidas que no han sido capaces de revertir el problema público del aumento de estos delitos, como lo denotan la persistente confrontación local entre organizaciones delictivas y la proliferación de prácticas de violencia que atemorizan a la población.

Para el logro de este objetivo, se establecen mecanismos que combinan tareas de investigación e inteligencia y el uso de recursos tecnológicos para combatir el mercado ilícito de hidrocarburos, con la finalidad de prevenir el robo de combustible y el sabotaje a las instalaciones de Pemex; debilitar las operaciones

realizadas por la delincuencia organizada con recursos de procedencia ilícita para desarticular la red financiera de los integrantes de las organizaciones delictivas, combatir el robo a **autotransporte de carga** y pasajeros en las carreteras de México, y prevenir las conductas delictivas en el ciberespacio.

El objetivo prioritario 3, plantea disminuir la incidencia delictiva, y se centra también en el robo a transporte de carga, es importante asentar, que en comparativa del Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 abordaba de forma diferente todo lo referente al robo de transporte de carga, el vigente PND 2019-2024, sí lo hace.

El Programa Nacional de Seguridad Pública 2022-2024 explica lo siguiente:

6.3.- Relevancia del Objetivo prioritario 3: Disminuir los delitos vinculados con la delincuencia organizada en las regiones del país.

La ENSP aborda la disminución de los delitos relacionados con la delincuencia organizada en el objetivo ocho inciso "B" relativo a la GN; así también en las estrategias específicas de los incisos "E" sobre el mercado ilícito de hidrocarburos; "F" relativa al combate al uso de operaciones con recursos de procedencia ilícita, defraudación fiscal y finanzas de la delincuencia organizada, así como el papel de la UIF en el abatimiento de estos delitos y en el inciso "H" en el que se exponen las acciones para el combate en el **robo a autotransporte y pasajeros en carreteras**, lo que se alinea con el apartado I Política y Gobierno del PND.

La coordinación entre las distintas autoridades significa un esfuerzo para atender la problemática de la seguridad en carreteras y autopistas federales, es útil saber qué políticas, programas o acciones han sido las que el gobierno ha implementado en esta materia para erradicar o prevenir.

El Programa Nacional de Seguridad Pública 2022-2024 establece:

Como parte de las acciones de la estrategia para combatir el robo de autotransporte y pasajeros en carreteras, el Gobierno de México desplegará permanentemente a la GN en la red carretera para inhibir este delito, además de implementar operativos de seguridad y protección a los usuarios de las carreteras federales.

El Programa Nacional de Seguridad Pública 2022-2024 define una serie de medidas que el Gobierno de México tomará como directriz para combatir el robo de vehículos de transporte de carga y de pasajeros en las carreteras y autopistas federales. La estrategia

principal se trata del despliegue constante de la Guardia Nacional (GN) en la amplia red de carreteras y autopistas federales. Este despliegue es en esencia un esfuerzo que tiene como principal objetivo disuadir a los delincuentes y reducir la incidencia de robos a transporte de carga.

Además, se llevarán a cabo operativos de seguridad, los cuales consisten en acciones por parte de la Guardia Nacional para proteger a los usuarios de las carreteras y autopistas federales. Esto implica el aumento en los patrullajes, controles de seguridad, y retenes. Estas medidas buscan garantizar la seguridad de quienes transitan por estas vías de comunicación terrestre.

En resumen, es un enfoque integral que combina la presencia de las distintas fuerzas de seguridad, ya sea la Guardia Nacional, Ejército Mexicano o Marina, sumado a los operativos que buscan crear un ambiente más seguro en las carreteras y autopistas federales.

El programa “Carreteras Seguras” fue presentado en abril del 2019, en la cual la SSPC, la SCT, la AMIS y el CCE trabajarían en conjunto para dar mayor vigilancia en las autopistas federales, aprovecharía el acceso a las cámaras de vigilancia de las casetas de cobro de los permisionarias y de los operadores, además de intercambiar información en tiempo real con los centros C3, C4 y C5. (Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana, 2019).

El programa “Carreteras Seguras” descrito anteriormente implica el trabajo interinstitucional, se puede observar que el principal objetivo de este mismo, es prevenir, aprovechar los recursos limitados que ya tiene a su disposición el gobierno. El tema principal es la limitación de los puntos de las vías de comunicación que realmente cuentan con cámaras de videovigilancia, puesto que a primera instancia solo de las que cuentan en las casetas de cobro, pero, por otro lado, se descuida los distintos tramos durante el recorrido en la autopista donde no se cuenta con estas. Es importante también señalar que en las carreteras que no son de cuota son las más descuidadas en este sentido puesto que “Carreteras Seguras” no toma en cuenta este tipo de vialidad.

**Imagen V. Estrategia prioritaria 3.3 IMPLEMENTAR EL PLAN CARRETERA SEGURA PARA COMBATIR EL ROBO A AUTOTRANSPORTE DE CARGA Y PASAJEROS EN LAS CARRETERAS DE MÉXICO**

Acción puntual	Tipo de Acción puntual	Dependencias y/o Entidades responsables de instrumentar la Acción puntual (instituciones coordinadas)	Dependencia o Entidad coordinadora (encargada del seguimiento)
3.3.1 Realizar acciones de inspección, seguridad y vigilancia en carreteras y zonas de jurisdicción federal, para disminuir el robo a transporte de carga, pasajeros y particulares.	Específica	SSPC	Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana SSP
3.3.2 Promover la implementación de acciones operativas para la prevención y atención de hechos de tránsito en carreteras y zonas de jurisdicción federal.	Coordinación de la estrategia	SSPC / Sector / SICT	Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana SSP
3.3.3 Participar en coordinación con los centros de distribución, centrales de carga, cámaras de transporte y organismos del sector privado para el intercambio de información sobre incidencias y eventos de carreteras.	Coordinación de la estrategia	SSPC / SICT	Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana SSP
3.3.4 Incorporar en las mesas estatales y regionales de seguridad el Plan Carretera Segura para sumar esfuerzos coordinados con las policías estatales y municipales.	Coordinación de la estrategia	SSPC	Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana SSP
3.3.5 Fortalecer el intercambio de información de los C3, C4 y C5 de las entidades federativas, así como las fiscalías y procuradurías, para la identificación y georreferenciación de espacios con mayor incidencia delictiva.	Coordinación de la estrategia	SSPC	Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana SSP
3.3.6 Establecer dispositivos de inspección que permitan la supervisión al transporte de carga y mercancías, en las carreteras de jurisdicción federal.	Coordinación de la estrategia	SSPC / SICT	Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana SSP
3.3.7 Brindar informes, orientación y auxilio a los usuarios de las carreteras de jurisdicción federal, como medidas de prevención para disminuir los asaltos al transporte de carga, pasajeros y particulares.	Coordinación de la estrategia	SSPC / SICT	Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana SSP
3.3.8 Establecer mecanismos de coordinación con los tres órdenes de gobierno y sector privado para disminuir el delito en carreteras y zonas de jurisdicción federal.	Coordinación de la estrategia	SSPC / SICT	Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana SSP
3.3.9 Coordinar operaciones para inhibir el ingreso y tráfico de armas ilegales en el territorio nacional, por medio de la vigilancia en carreteras y zonas de jurisdicción federal.	Específica	SSPC / Sedena / Semar / SRE	Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana SSP

Fuente: Programa Nacional de Seguridad Pública 2022-2024.

Este programa de “carreteras seguras” involucra a distintas dependencias federales y organismos privados, además de innovar con el uso de tecnología para facilitar la prevención de los delitos cometidos en carreteras y autopistas federales.

Elementos de la Policía Militar asignados a la Guardia Nacional asumieron en 2021 el control y supervisión de las carreteras federales del país en relevo de los expolicías federales que habían permanecido en dichas funciones desde su transferencia a la nueva corporación. (Ángel, 2021).

Para 2021, como ya se observó, la Guardia Nacional entre otras cosas, relevó a civiles de sus funciones, ya que los elementos de la Policía Militar se asignaron a esta dependencia, con el fin de mantener un control en estas vías de comunicación federal.

Para mantener el orden, reforzar la vigilancia y garantizar la seguridad en la red carretera federal del país, la Guardia Nacional (GN) incorporó mil radiopatrullas que permitirán atender con oportunidad, las incidencias en las vías generales de comunicación. (Guardia Nacional, 2021).

En términos generales, el aumento del patrullaje, el programa de carreteras seguras, militarizar a la guardia nacional, da como resultado un programa o acciones íntegras, involucrando al sector público y privado en el combate contra los delitos que este texto pretende explicar.

Esta colaboración está diseñada no solo para mejorar la seguridad de la comunidad sino también para mejorar la confianza de los ciudadanos en las instituciones. Mediante una combinación de prevención y respuesta, se espera reducir las tasas de criminalidad y aumentar la sensación de seguridad de la gente. Además, la colaboración con el sector privado puede ayudar a crear tecnologías innovadoras además de estrategias eficaces de vigilancia y lucha contra el delito, garantizando así un entorno más seguro, de esta forma promoviendo el desarrollo social y económico.

## Capítulo IV. Resultados

Una vez realizada la encuesta planteada en capítulos anteriores, los resultados de dicha encuesta dan suficiente margen para abordar acerca del problema en general, es importante tomar en cuenta que este mismo instrumento de evaluación tiene como objeto saber más sobre el problema de robo a transporte de carga.

- **Pregunta 1. Indique su género:** Es interesante ver que el 100% de las personas que se encuestaron se identifican con el género masculino, el ser transportista es un trabajo que es relacionado directamente con los hombres, por lo que había que revisar donde está la oportunidad para que personas de otros géneros tengan más participación activa. (Véase. Anexo I).
- **Pregunta 2. ¿Cuál es su edad?:** Los rangos de edad son variados, pues las personas encuestadas oscilan entre los 25 y los 67 años.
- **Pregunta 3. ¿Cuántos años lleva trabajando como transportista?:** Cabe resaltar que para hacer una comparativa acertada, las personas seleccionadas deben tener por lo menos 7 años de experiencia, pues el año base del estudio es 2015.
- **Pregunta 4. ¿Ha sido víctima de robo a transporte de carga en carreteras y/o autopistas federales?:** En esta pregunta el 77.3% de los encuestados respondió afirmativamente, con respecto al 22.7% que respondió negativamente, esto indica que la gran parte de los transportistas han sido robados.
- **Pregunta 5. ¿Has denunciado?:** Por un pequeño margen de porcentaje el 44.5% de los transportistas han respondido que, si han denunciado, con respecto al 36.4% que no han denunciado.
- **Pregunta 6. ¿Conoce algún compañero/a transportista que haya sido víctima de robo a transporte de carga?:** Es importante asentar los datos obtenidos el 95.5% de los encuestados afirman conocer algún compañero que ha sido robado.
- **Pregunta 7. ¿Confías en la impartición de justicia?:** Esta pregunta refleja el sentir de gran parte del sector transportista, pues se puede vislumbrar que gran parte del sector transportista no confía en las instituciones que se encargan de impartir justicia, pues se relaciona directamente con él porque no denuncian.
- **Pregunta 8. ¿Te han amenazado si vas a denunciar?:** Esta pregunta se relaciona directamente con la pregunta anterior, pues al recibir amenazas por parte de una serie de actores, es evidente que se sientan desprotegidos por las instituciones. El 59.1% de los encuestados respondió afirmativamente.

- **Pregunta 9. ¿Conoces de alguna estrategia gubernamental para combatir el robo a transporte de carga?:** El desconocimiento de alguna estrategia para combatir el robo a transporte de carga refleja que el gobierno no ha sido capaz del todo de cambiar la percepción, es importante saber cómo el gobierno está actuando, pero si no hay canales de comunicación para que el sector transportista se entere de lo que el gobierno está implementando, es difícil cambiar la percepción. El 90.9% de los encuestados respondió no saber de alguna estrategia gubernamental.
- **Pregunta 10. Desde tu perspectiva entre la administración de Enrique Peña Nieto y la administración de Andrés Manuel López Obrador, ¿En qué administración se sintió usted más seguro mientras transportaba mercancías por carreteras y/o autopistas federales?:** La percepción en contraparte de la realidad de los datos, en cuestión de percepción, es importante asegurar que los transportistas se sienten más seguros que con Andrés Manuel López Obrador.
- **Pregunta 11. Desde tu perspectiva, entre los últimos tres años de Enrique Peña Nieto (2015-2018) y los primeros tres años de Andrés Manuel López Obrador (2018-2021), ¿Qué administración ha mostrado más resultados en el combate al robo de transporte de carga?:** Nuevamente, desde el punto de vista de la percepción pública, es importante asentar que los transportistas consideran que el gobierno de Andrés Manuel López Obrador ha mostrado más resultados.
- **Pregunta 12. ¿Sabía usted que en el año 2017 el robo a transporte de carga se catalogó como delito de índole federal?:** Esta pregunta da términos iguales pues de la muestra de los encuestados, el 50% respondió si saber y el 50% dijo no saber.
- **Pregunta 13. ¿Confías en que la seguridad en las carreteras y autopistas federales mejorará con el presente gobierno de Andrés Manuel López Obrador?:** En este apartado, la opinión está dividida, pues, por un lado, el 36.4% confía en que las condiciones mejoraran y el otro 36.4% no confía, y el 27.3% no lo sabe.
- **Pregunta 14. Desde su punto de vista, ¿Qué tan confiables son las instituciones encargadas de vigilar las carreteras y autopistas federales? por ejemplo: La Guardia Nacional, Secretaría de Seguridad y Protección de Ciudadana, Ejército Mexicano, y Marina.:** De las 4 dependencias señaladas, las que mejor percepción tienen son el Ejército Mexicano y la Marina.
- **Pregunta 15. ¿Qué o cuáles acciones tomaría para hacer de las carreteras y/o autopistas federales un lugar más seguro?:** En esta pregunta los transportistas

prefieren que como acción puntual haya más patrullas, pues el 54.5% respondió que esa sería la mejor medida a tomar por parte del gobierno.

- **Pregunta 16. De acuerdo con su experiencia, ¿Cuál es el tipo de mercancía que es más robada?:** Los transportistas confirman que los productos más robados son los alimentos y precederos, lo que comprueba lo expuesto en capítulos atrás, pues son mercancías más fáciles de vender.
- **Pregunta 17. Desde su punto de vista, ¿Qué considera que influye en la organización de células delictivas dedicadas al robo de transporte de carga?:** El 40.9% de los transportistas afirma que el poco interés gubernamental es un factor para que las células delictivas dedicadas el robo de transporte de carga crezcan.
- **Pregunta 18. ¿Usted conoce de la existencia de módulos de seguridad para atender los robos a transporte de carga?:** El 72.7% de los transportistas afirman no saber acerca de la existencia de módulos de carga para atender los robos a transporte de carga.
- **Pregunta 19. Durante su trayecto, ¿Ha visto patrullas, retenes, o arcos de seguridad vigilando en los tramos más peligrosos?:** Esta pregunta es esencial para la presente investigación, pues los resultados arrojan que el 63.6% de los transportistas encuestados responde no haber visto patrullas, retenes o arcos de seguridad, en los tramos más peligrosos.
- **Pregunta 20. Del 1 al 10, donde 10 es excelente y 1 es pésimo, ¿Cómo califica el desempeño de la administración de Andrés Manuel López Obrador en materia de vigilancia y prevención del delito en carreteras y autopistas federales del estado de Puebla?:** La calificación promedio que le dan los transportistas a la gestión de Andrés Manuel López Obrador es de 7, lo que no lo sitúa como excelente, pero sí se pueden observar las áreas de oportunidad para mejorar.

## Capítulo V. Propuesta

El disminuir el robo a transporte de carga es una labor en la cual el gobierno debe prestar mayor atención, pues las constantes propuestas por el sector transportista deben ser escuchadas, para evitar que el crimen se desborde y siga creciendo el índice. Tomando como base el programa “Carreteras Seguras”, se pueden identificar las áreas donde se puede cambiar.

**Tabla VIII. Propuesta para disminuir el robo a transporte de carga.**

Objetivo general: Disminuir el robo a transporte de carga en carreteras y autopistas federales.	
<b>Objetivos particulares.</b>	
<b>Objetivos</b>	<b>Líneas de acción</b>
Objetivo 1. Generar mejores condiciones carreteras.	1.1. Crear convenios de colaboración con empresas dedicadas al transporte de carga.
	1.2. Revisar las condiciones de la infraestructura carretera.
Objetivo 2. Aumentar el equipo para el combate del robo a transporte de carga.	2.1. Construcción de Arcos de seguridad en puntos rojos.
	2.2. Aumentar el número de patrullas
	2.3. Adquisición de drones para vigilar puntos rojos
Objetivo 3. Implementar un protocolo “Chofer seguro”	3.1. Creación de una aplicación móvil para comunicarse directamente con la Guardia Nacional.
	3.2. Instalación de una línea de radio entre choferes y Guardia Nacional.

Fuente: Elaboración propia.

La anterior propuesta va encaminada a cumplir los siguientes objetivos, los cuales son:

- 1) La implementación de sistemas de monitoreo y vigilancia.
- 2) El fortalecimiento de la presencia de cuerpos de seguridad en puntos críticos y

- 3) La promoción de campañas de prevención, y concientización para conductores y empresarios
- 4) El desarrollo de programas de mantenimiento y rehabilitación de la infraestructura vial.
- 5) La colaboración con empresas de transporte para establecer protocolos de seguridad más efectivos.

La participación de la ciudadanía también es clave, se debe de fomentar la denuncia de actividades sospechosas. Estas acciones buscan crear un entorno más seguro para todas las personas que transitan en las carreteras y autopistas federales, reduciendo así la incidencia de accidentes y delitos.

## **Conclusiones**

A manera de conclusión, la seguridad pública en el país es un tema sensible, como se exploró a lo largo de la presente investigación, para que una nación sea estable políticamente, económicamente, y socialmente, pues una sociedad sin paz es muy difícil que prospere de distintas formas.

El robo a transporte de carga es algo que afecta directa e indirectamente a la población en su generalidad, pues los bienes e insumos transportados son esenciales para uso y consumo humano.

Hoy en día es una exigencia hacia los gobiernos que los índices delictivos bajen, el hartazgo entre los distintos sectores de la sociedad es un tema preocupante, generar condiciones de gobernabilidad son en sí los esfuerzos que todo gobierno debe de hacer, la seguridad pública tiene que ver con la protección de la ciudadanía en materia civil.

El tema de las autopistas y carreteras federales es ese tema que sin duda alguna debe estar en la agenda política del país, pocas veces se escucha que las autoridades tomen en serio al sector transportista, a fortiori ya han amagado con parón el más reciente en este 2023, lo que significa que aún no se han cumplido las demandas de este grupo.

Por su parte también se dio respuesta a otra variable que fue la de las políticas de prevención en materia de seguridad en carreteras y autopistas federales. Hic et nunc encontramos varias medidas, en primera instancia, a lo que es el programa de “Carreteras Seguras” el cual concentra la participación de la esfera gubernamental y la esfera empresarial, ya que por dar un ejemplo incluye a la COPARMEX.

Sin duda alguna quienes más son afectados son los transportistas, cada día están con el peligro latente, ya sean por accidentes o por los constantes asaltos a estos mismos, los transportistas tienen diferentes tipos de sindicatos, organizaciones, representan un sector muy grande en nuestro país, y sin duda alguna las pérdidas que generan este tipo de sucesos se traducen en vidas y en pérdidas económicas.

El panorama nacional implica también otros factores, diversos, como lo pueden ser las condiciones de vida de estas regiones, los índices educativos, económicos, etc. Este tipo de bandas ostentan cierto poder e influencia en estas regiones.

El papel de los medios de comunicación es algo complejo, puesto que va a depender de la perspectiva con la que se mire, si bien, este tipo de sucesos casi no tienen la cobertura que deberían tener, puesto que es un tema relevante. Los medios de comunicación nacionales ocupan ciertas noticias, en particular las que sean más aparatosas, por lo que la oposición del país ocupa estas, los medios de comunicación le deberían de dar mayor seguimiento. Los medios de comunicación han tomado este tipo de noticias para hacer un balance nacional en lo que respecta a la seguridad, pero no le dan la importancia debida al tema, solo a lo que suene más escandaloso.

## Referencias

- Aguirre Quezada, J. P. (2018). Robo de vehículos en México. *Cuaderno de Investigación*, 45.  
<http://bibliodigitalibd.senado.gob.mx/bitstream/handle/123456789/4055/Robo%20de%20Veh%c3%adculos%20en%20M%c3%a9xico.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Ángel, A. (2021, 17 agosto). Policía militar releva a civiles en vigilancia de carreteras. *Animal Político*. Recuperado 30 de abril de 2023, de <https://www.animalpolitico.com/2021/08/policia-militar-carreteras-relevo/>
- Alvarado Mendoza, A. (2012). *El tamaño del infierno: Un estudio sobre la criminalidad en la Zona Metropolitana de la Ciudad Mexicana*. El Colegio de México.
- CANACAR. (2021). BOLETÍN ECONÓMICO DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA. Número 14, abril del 2021.  
<https://canacar.com.mx/app/uploads/2021/06/Boleti%CC%81n-Econo%CC%81mico.pdf>
- Cárdenas Eusse, S. (2016). La cadena de suministros (SCM) y su relación con el inventario. *QUID: Investigación, Ciencia y Tecnología*, 27, 33-39.  
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5761072>
- Carreón Guillén, J., & García Lirios, C. (2013). Teorías de la seguridad pública y percepción del delito. *Margen*, 71, 1–16.  
<https://www.margen.org/suscri/margen71/carreon.pdf>
- Chías, L., Iturbe, A. y Reyna, F. (2001). Accesibilidad de las localidades del Estado de México a la red carretera pavimentada: un enfoque metodológico. *Investigaciones Geográficas*, número 46, 117- 130. México.  
<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=56904609>
- Comité Estatal de Información Estadística y Geográfica del Estado de Puebla. (2023). *México en Cifras*. Histórico del Anuario Estadístico. Recuperado 2 de septiembre de 2023, de <http://ceigep.puebla.gob.mx/#>
- Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social. (2021). Grado de accesibilidad a carretera pavimentada: Documento metodológico. En *CONEVAL*.

Recuperado 29 de octubre de 2023, de [https://www.coneval.org.mx/Medicion/MP/Documents/Accesibilidad\\_carretera/2020/Documento\\_metodologico\\_GACP\\_2020.pdf](https://www.coneval.org.mx/Medicion/MP/Documents/Accesibilidad_carretera/2020/Documento_metodologico_GACP_2020.pdf)

Cota, I. (2023, 17 julio). El robo de carga en México: un crimen al alza que se cobra vidas y miles de millones en pérdidas. *El País*. Recuperado 21 de octubre de 2023, de <https://elpais.com/mexico/economia/2023-07-17/el-robo-de-carga-en-mexico-un-crimen-al-alza-que-se-cobra-vidas-y-miles-de-millones-en-perdidas.html>

Cuevas, A. C., & Cadengo, M. (2020). Clasificación oficial de carreteras en México. Notas, 188. <https://imt.mx/resumen-boletines.html?IdArticulo=523&IdBoletin=188>

Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones del Código Penal Federal y de la Ley Orgánica del Poder Judicial de la Federación, en materia de Delitos Carreteros. DOF. No. 21-02-2018. [https://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5513916&fecha=21/02/2018#gsc.tab=0](https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5513916&fecha=21/02/2018#gsc.tab=0)

de la Torre, E., Martner, C., Moreno, E., Luis Martínez, J., & Olivares, E. (2015). Herramienta para la evaluación del riesgo de robo en el autotransporte de carga. *Nova scientia*, 7(13), 438–469. [https://www.scielo.org.mx/scielo.php?pid=S2007-07052015000100022&script=sci\\_abstract&tlng=pt](https://www.scielo.org.mx/scielo.php?pid=S2007-07052015000100022&script=sci_abstract&tlng=pt)

Diario Oficial de la Federación (2013). Programa Sectorial de Gobernación 2013-2018. DOF. 12/12/2013. Presidencia de la República. [http://www.gobernacion.gob.mx/work/models/SEGOB/Resource/1209/9/images/Programa\\_Sectorial\\_SEGOB\\_DOF\\_121213\\_Separata.pdf](http://www.gobernacion.gob.mx/work/models/SEGOB/Resource/1209/9/images/Programa_Sectorial_SEGOB_DOF_121213_Separata.pdf)

Diario Oficial de la Federación (2013). Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018. DOF. 20/05/2013. Presidencia de la República. <https://conamer.gob.mx/documentos/marcojuridico/rev2016/PND%202013-2018.pdf>

Diario Oficial de la Federación (2019). Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024. DOF. 12/07/2019. Presidencia de la República.

[https://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5565599&fecha=12/07/2019#gsc.tab=0](https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5565599&fecha=12/07/2019#gsc.tab=0)

Diario Oficial de la Federación (2020). Programa Sectorial de Seguridad y Protección Ciudadana 2020-2024. DOF. 02/07/2020. Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana.

[https://dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5596028&fecha=02/07/2020&print=true](https://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5596028&fecha=02/07/2020&print=true)

Diario Oficial de la Federación (2014). PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD PÚBLICA 2014-2018. DOF. 30/04/2014. Gobierno de México. [https://dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5343081&fecha=30/04/2014#gsc.tab=0](https://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5343081&fecha=30/04/2014#gsc.tab=0)

Diario Oficial de la Federación (2022). Programa Nacional de Seguridad Pública 2022-2024. DOF. 05/12/2022. Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana. [https://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5673252&fecha=05/12/2022#gsc.tab=0](https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5673252&fecha=05/12/2022#gsc.tab=0)

Fiscalía General del Estado de Puebla. (2023) *Incidencia delictiva del fuero común*. Recuperado 25 de octubre de 2023, de <https://fiscalia.puebla.gob.mx/index.php/informacion-socialmente-util/incidencia-delictiva-por-municipio>

Flores Franco, J. E. (2021). *Internet físico aplicado a la mitigación del riesgo de robo en el autotransporte de carga* [Tesis para obtener el grado de Maestro en Ciencia y Tecnología en la Especialidad de Ingeniería Industrial y de Manufactura.]. CIATEC. <https://ciatec.repositorioinstitucional.mx/jspui/handle/1019/231>

*GRADO DE ACCESIBILIDAD A CARRETERA PAVIMENTADA (GACP) 2020*. (2020). CONEVAL. Recuperado 29 de octubre de 2023, de [https://www.coneval.org.mx/Medicion/Paginas/Grado\\_accesibilidad\\_carretera.aspx](https://www.coneval.org.mx/Medicion/Paginas/Grado_accesibilidad_carretera.aspx)

Gobierno del Estado de Puebla. (2019). *Programas Institucionales - Carreteras de Cuota Puebla*. Plan Estatal de Desarrollo 2019 - 2024. Recuperado 1 de septiembre de 2023, de

<https://planeader.puebla.gob.mx/pdf/ProgramasInstitucionales2020/01%20Programa%20Institucional%20de%20Carreteras%20de%20Cuota%20Puebla.pdf>

Gobierno de la República. (2013). Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes. DOF. 13/12/2013. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. [https://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGP/PDF/PS\\_SCT\\_2013-2018.pdf](https://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGP/PDF/PS_SCT_2013-2018.pdf)

Guardia Nacional. (2021, 14 diciembre). *Guardia Nacional refuerza vigilancia y seguridad en carreteras con mil radiopatrullas*. Gobierno de México. Recuperado 30 de abril de 2023, de <https://www.gob.mx/guardianacional/prensa/guardia-nacional-refuerza-vigilancia-y-seguridad-en-carreteras-con-mil-radiopatrullas>

Herrasti, G. (2020, 13 marzo). El robo a transporte de carga, un “dolor de cabeza” para las empresas. *Lockton*. Recuperado 30 de abril de 2023, de <https://lockbox.lockton.com/m/2703444fc4bd8030/original/robo-a-transportistas.pdf>

Instituto Mexicano del Transporte. (2022, 15 diciembre). *Red Nacional de Caminos*. Gobierno de México. Recuperado 2 de septiembre de 2023, de <https://www.gob.mx/imt/acciones-y-programas/red-nacional-de-caminos>

Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal de 1993. 22 de diciembre de 1993. DOF 01-12-2020. [https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/27\\_011220.pdf](https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/27_011220.pdf)

Ley la Guardia Nacional de 2019. 27 de mayo de 2019. DOF 27-05-2019. [https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGN\\_270519.pdf](https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGN_270519.pdf)

López Portillo Vargas, E. (2001). Seguridad Pública y Democracia: Hacia la Seguridad Ciudadana. -Relativizar al poder frente a la libertad. En A. Alvarado & S. Arz (Eds.), *El desafío democrático de México: seguridad y estado de derecho* (pp. 67-82). El Colegio de México.

López Sandoval, Ignacio. M. (2016). Elección pública y análisis institucional de la acción gubernamental. *Economía Informa*, 396, 49-66. <http://www.economia.unam.mx/assets/pdfs/econinfo/396/03LopezSandoval.pdf>

- Martínez Perdomo, F. R. (2009). El sistema de transporte de carga en la Ciudad de México. Factores a considerar en el análisis del transporte de carga y la movilidad de mercancías. *Territorios*, 20-21, 161-174. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=35714248008>
- García Lirios, C., Carreón Guillén, J., Mecalco Ortiz, J., Hernández Valdés, J., Bautista Miranda, M., & Méndez Martínez, A. (2014). Sistemas políticos complejos: Implicaciones para la seguridad pública sustentable. *Acciones e Investigaciones Sociales*, 34, 183. [https://doi.org/10.26754/ojs\\_ais/ais.201434916](https://doi.org/10.26754/ojs_ais/ais.201434916)
- García Domínguez, M. A. (1991). Pena, disuasión, educación y moral pública. *Revista de la Facultad de Derecho de México*, 175–177, 107-116. <http://historico.juridicas.unam.mx/publica/rev/indice.htm?r=facdermx&n=175>
- Gómez, J. (2021). Infraestructura Carretera en México. *Revista Infraestructura y Desarrollo en México*. <https://www.revistainfraestructura.com.mx/infraestructura-carretera-en-mexico/>
- González Fernández, J. A. (2002). La seguridad pública en México. *En Los desafíos de la seguridad pública en México* (pp. 125–135). Universidad Nacional Autónoma de México. <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/1/419/12.pdf>
- Instituto Mexicano del Transporte. (2022, 15 diciembre) *Red Nacional de Caminos*. Gobierno de México. Recuperado 1 de mayo de 2023, de <https://www.gob.mx/imt/acciones-y-programas/red-nacional-de-caminos>
- Presentación GACP 2020: Grado de Accesibilidad a Carretera Pavimentada. (2021). *En Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social*. Recuperado 29 de octubre de 2023, de [https://www.coneval.org.mx/Medicion/MP/Documents/Accesibilidad\\_carretera/2020/Presentacion\\_GACP\\_2020.pdf](https://www.coneval.org.mx/Medicion/MP/Documents/Accesibilidad_carretera/2020/Presentacion_GACP_2020.pdf)
- Romero Apis, J. E. (2002). La seguridad pública en México. *En Los desafíos de la seguridad pública en México* (pp. 275–285). Universidad Nacional Autónoma de México. <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/1/419/20.pdf>

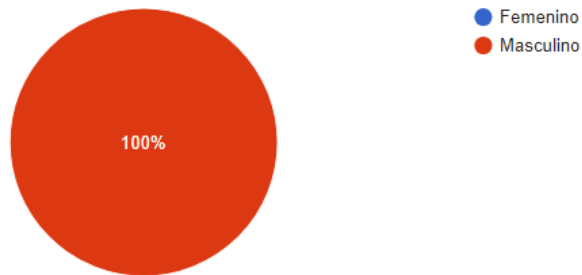
- Rodríguez Manzanera, L. (2004). *Penología* (4.<sup>a</sup> ed.). Editorial Porrúa.  
<https://www.estudiojuridicolingsantos.com/2020/06/libro-penologia-luis-rodriguez.html>
- Romo Medina, M. (1989). *Criminología y derecho*. Instituto de Investigaciones Jurídicas, Universidad Nacional Autónoma de México.  
<https://www.derechopenalenlared.com/libros/romo-criminologia-y-derecho.pdf>
- Sánchez Abril, H. M., & Sánchez Abril, M. A. (2012). Beneficios del análisis de riesgos para las empresas de transporte. *In Vestigium Ire*, 5(1), 67–74.  
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7883698>
- Sánchez Espinoza, F. (2015). Estadística con aplicaciones a las Ciencias Políticas. Piso 15 Editores. <https://franciscosanchezespinoza.com/libros/>
- Sánchez Espinoza, F., & Juárez Jaimes, C. (2019). Política de seguridad en México: combate al narcotráfico. Entre la seguridad nacional y la seguridad pública. *REVISTA IUS*, 13(44), 229–250. <https://doi.org/10.35487/rius.v13i44.2019.613>
- Secretaría de Comunicaciones y Transporte. (2023). *Estadística Básica del Autotransporte Federal*. Gobierno de México. Recuperado 2 de septiembre de 2023, de <https://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/autotransporte-federal/estadistica/>
- Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública. (2023). *Incidencia delictiva del Fuero Común, nueva metodología*. Gobierno de México. Recuperado 1 de septiembre de 2023, de <https://www.gob.mx/sesnsp/acciones-y-programas/incidencia-delictiva-del-fuero-comun-nueva-metodologia?state=published>
- Tribunales Colegiados de Circuito y Normativa y Acuerdos Relevantes. (2016). *Gaceta del Semanario Judicial de la Federación. Libro 34, Tomo IV*. En C. Bolívar Galindo, (Coord). Poder Judicial de la Federación, Suprema Corte de Justicia de la Nación.  
<https://www.scjn.gob.mx/sites/default/files/gaceta/documentos/tomos/2016-12/libro34t4.pdf>

- Villalobos, J. (2010, mayo). Seguridad en la operación del transporte de carga carretero. *Boletín FAL*, 285. [https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/36077/FAL-285-WEB\\_es.pdf](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/36077/FAL-285-WEB_es.pdf)
- Villafán Vidales, K. B., Farfán Álvarez, K. I., & Díaz Sánchez, F. (2019). INSEGURIDAD EN EL TRANSPORTE TERRESTRE DENTRO DEL COMERCIO INTERNACIONAL EN AMÉRICA LATINA: EL CASO DE MÉXICO Y BRASIL. *Realidad Económica*, 24(60), 12–25. [https://www.realidadeconomica.umich.mx/index\\_files/inseguridad\\_en\\_el\\_transporte\\_internacional\\_1.pdf](https://www.realidadeconomica.umich.mx/index_files/inseguridad_en_el_transporte_internacional_1.pdf)
- Zamorano Villarreal, C. C. (2019). ¿Qué tan pública es la seguridad pública en México? *Revista mexicana de sociología*, 81(3), 479–507. [http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0188-25032019000300479](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0188-25032019000300479)
- Zepeda Ortega, I. E., Ángeles Castro, G., & Carrillo Murillo, D. G. (2019). Infraestructura carretera y crecimiento económico en México. *Revista Problemas del Desarrollo*, 198(50), 145–168. <https://www.redalyc.org/journal/118/11862073006/>
- CANACAR. (2021) Boletín económico del autotransporte de carga: Número 14. Cámara Nacional del Autotransporte de Carga. <https://canacar.com.mx/app/uploads/2021/06/Boleti%CC%81n-Econo%CC%81mico.pdf>

## Anexos

### Anexó I. Encuesta “Análisis Comparado de Programas de Seguridad Pública, México” 1. Indique su género

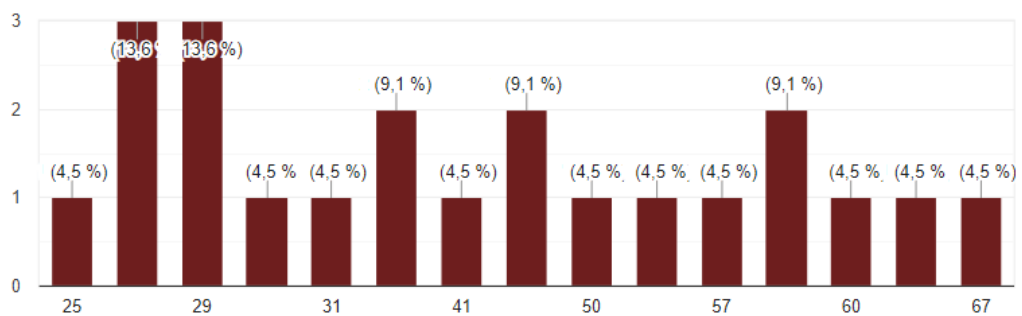
1. Indique su género



Fuente: Elaboración propia a partir la encuesta realizada para el presente estudio.

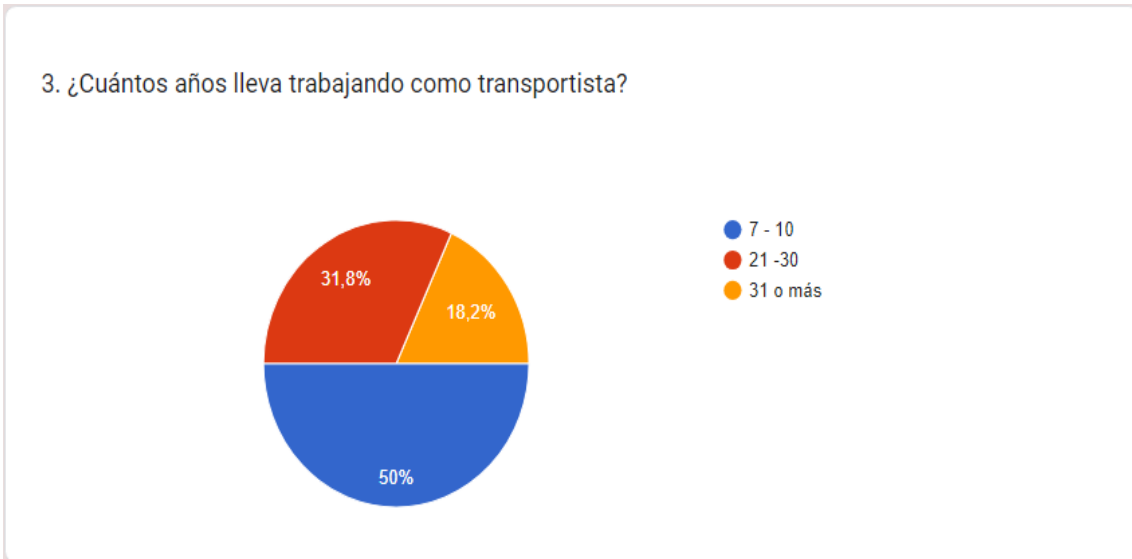
### Anexó II. Encuesta “Análisis Comparado de Programas de Seguridad Pública, México” 2. ¿Cuál es su edad?

2. ¿Cuál es su edad?



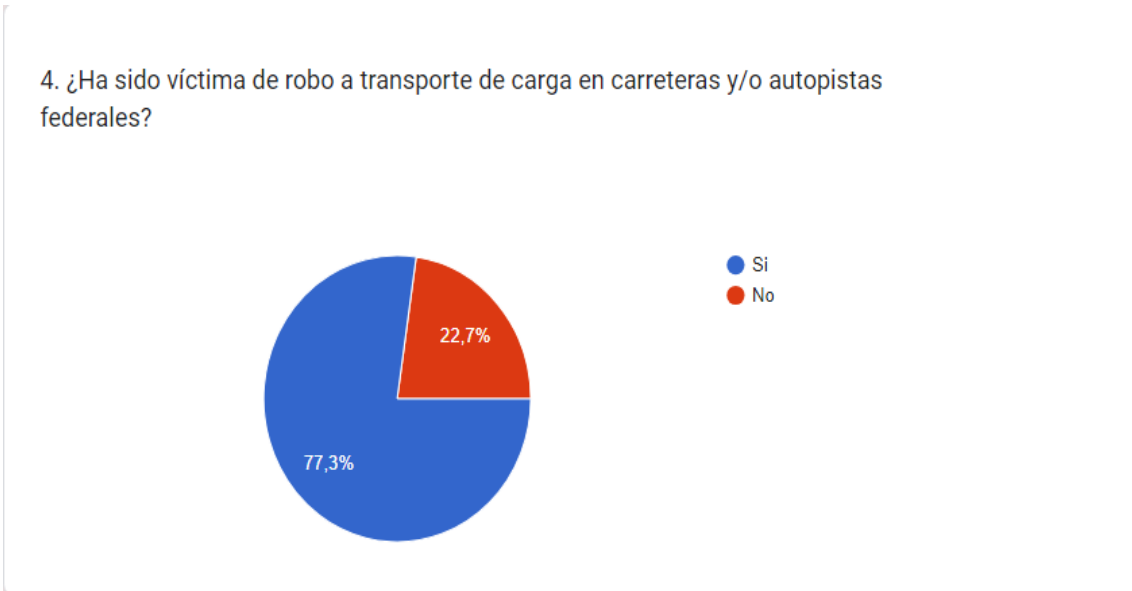
Fuente: Elaboración propia a partir la encuesta realizada para el presente estudio.

**Anexo III. Encuesta “Análisis Comparado de Programas de Seguridad Pública, México” 3. ¿Cuántos años lleva trabajando como transportista?**



Fuente: Elaboración propia a partir la encuesta realizada para el presente estudio.

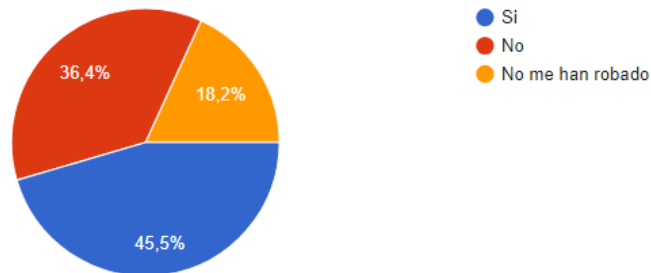
**Anexo IV. Encuesta “Análisis Comparado de Programas de Seguridad Pública, México” 4. ¿Ha sido víctima de robo a transporte de carga en carreteras y/o autopistas federales?**



Fuente: Elaboración propia a partir la encuesta realizada para el presente estudio.

**Anexó V. Encuesta “Análisis Comparado de Programas de Seguridad Pública, México” 5. ¿Has denunciado?**

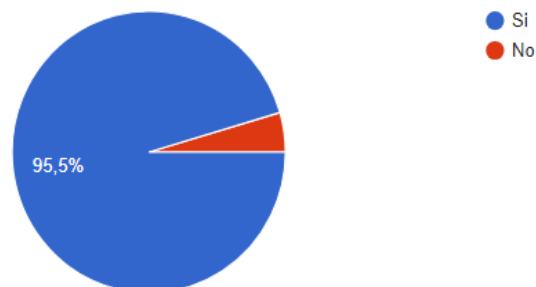
5. ¿Has denunciado?



Fuente: Elaboración propia a partir la encuesta realizada para el presente estudio.

**Anexó VI. Encuesta “Análisis Comparado de Programas de Seguridad Pública, México” 6. ¿Conoce algún compañero/a transportista que haya sido víctima de robo a transporte de carga?**

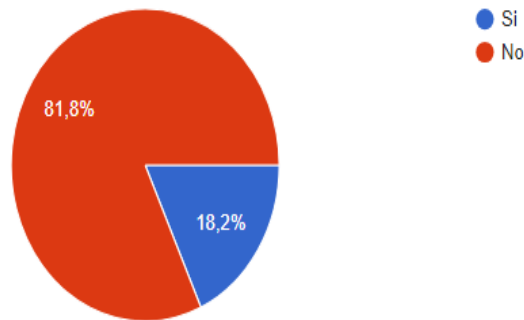
6. ¿Conoce a algún compañero/a transportista que haya sido víctima de robo a transporte de carga?



Fuente: Elaboración propia a partir la encuesta realizada para el presente estudio.

**Anexó VII. Encuesta “Análisis Comparado de Programas de Seguridad Pública, México” 7. ¿Confías en la impartición de justicia?**

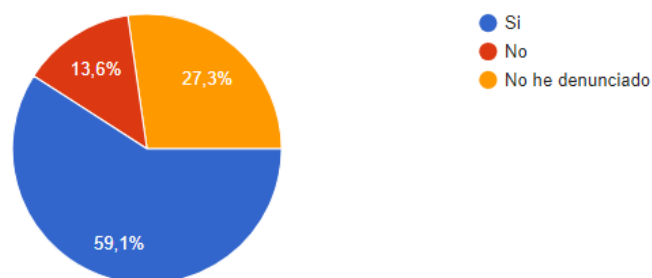
7. ¿Confías en la impartición de justicia de las instituciones?



Fuente: Elaboración propia a partir la encuesta realizada para el presente estudio.

**Anexó VII. Encuesta “Análisis Comparado de Programas de Seguridad Pública, México” 8. ¿Te han amenazado si vas a denunciar?**

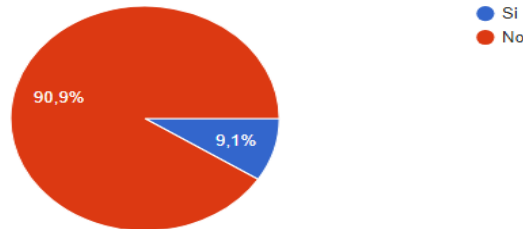
8. ¿Te han amenazado si vas a denunciar?



Fuente: Elaboración propia a partir la encuesta realizada para el presente estudio.

**Anexo IX. Encuesta “Análisis Comparado de Programas de Seguridad Pública, México” 9. ¿Conoces de alguna estrategia gubernamental para combatir el robo a transporte de carga?**

9. ¿Conoces de alguna estrategia gubernamental para combatir el robo a transporte de carga?



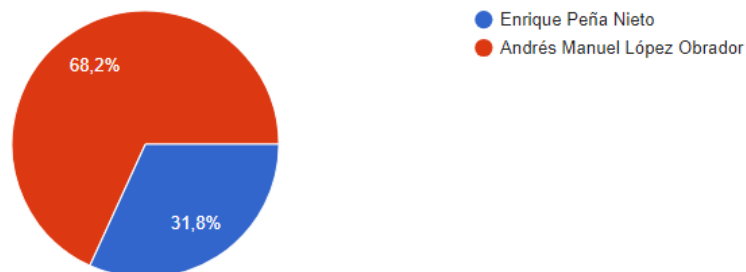
En caso de haber respondido si, ¿Cuál?

La Guardia Nacional monta operativos

Fuente: Elaboración propia a partir la encuesta realizada para el presente estudio.

**Anexo X. Encuesta “Análisis Comparado de Programas de Seguridad Pública, México” 10. Desde tu perspectiva entre la administración de Enrique Peña Nieto y la administración de Andrés Manuel López Obrador, ¿En qué administración se sintió usted más seguro mientras transportaba mercancías por carreteras y/o autopistas federales?**

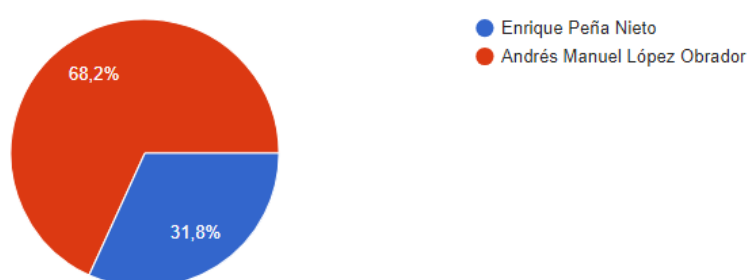
10. Desde tu perspectiva entre la administración de Enrique Peña Nieto y la administración de Andrés Manuel López Obrador, ¿En qué administración se sintió usted más seguro mientras transportaba mercancías por carreteras y/o autopistas federales?



Fuente: Elaboración propia a partir la encuesta realizada para el presente estudio.

**Anexo XI. Encuesta “Análisis Comparado de Programas de Seguridad Pública, México” 11. Desde tu perspectiva, entre los últimos tres años de Enrique Peña Nieto (2015-2018) y los primeros tres años de Andrés Manuel López Obrador (2018-2021), ¿Qué administración ha mostrado más resultados en el combate al robo de transporte de carga?**

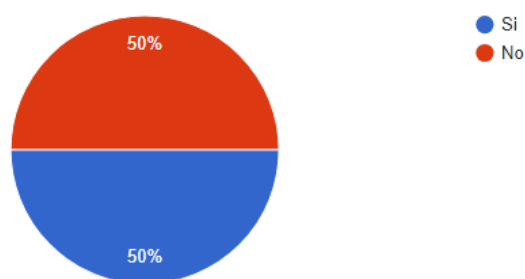
11. Desde tu perspectiva, entre los últimos tres años de Enrique Peña Nieto (2015-2018) y los primeros tres años de Andrés Manuel López Obrador (2018-2021), ¿Qué administración ha mostrado más resultados en el combate al robo de transporte de carga?



Fuente: Elaboración propia a partir la encuesta realizada para el presente estudio.

**Anexo XII. Encuesta “Análisis Comparado de Programas de Seguridad Pública, México” 12. ¿Sabía usted que en el año 2017 el robo a transporte de carga se catalogó como delito de índole federal?**

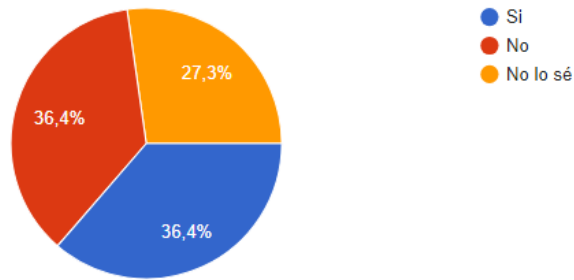
12. ¿Sabía usted que en el año 2017 el robo a transporte de carga se catalogó como delito de índole federal?



Fuente: Elaboración propia a partir la encuesta realizada para el presente estudio.

**Anexo XIII. Encuesta “Análisis Comparado de Programas de Seguridad Pública, México” 13. ¿Confías en que la seguridad en las carreteras y puentes federales mejorará con el presente gobierno de Andrés Manuel López Obrador?**

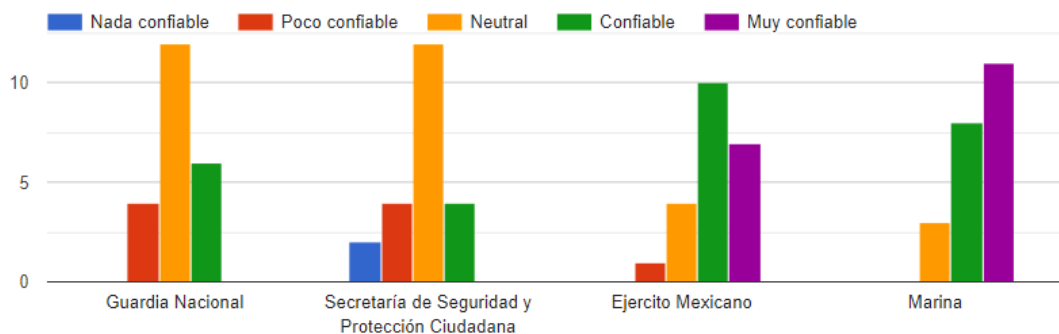
13. ¿Confías en que la seguridad en las carreteras y puentes federales mejorará con el presente gobierno de Andrés Manuel López Obrador?



Fuente: Elaboración propia a partir la encuesta realizada para el presente estudio.

**Anexo XIV. Encuesta “Análisis Comparado de Programas de Seguridad Pública, México” 14. ¿Desde su punto de vista, ¿Qué tan confiables son las instituciones encargadas de vigilar las carreteras y autopistas federales? por ejemplo: La Guardia Nacional, Secretaría de Seguridad y Protección de Ciudadana, Ejercito Mexicano, y Marina.**

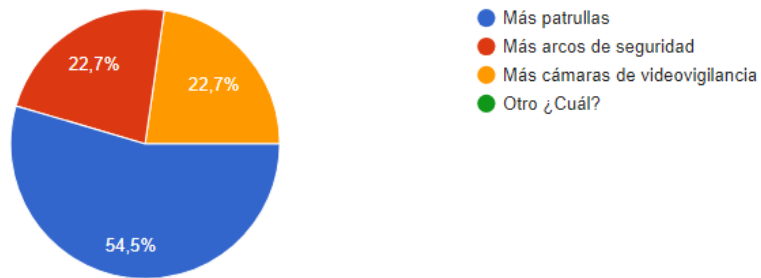
14. Desde su punto de vista, ¿Qué tan confiables son las instituciones encargadas de vigilar las carreteras y autopistas federales? por ejemplo: La Guardia Nacional, Secretaría de Seguridad y Protección de Ciudadana, Ejercito Mexicano, y Marina.



Fuente: Elaboración propia a partir la encuesta realizada para el presente estudio.

**Anexó XV. Encuesta “Análisis Comparado de Programas de Seguridad Pública, México” 15. ¿Qué o cuáles acciones tomaría para hacer de las carreteras y/o autopistas federales un lugar más seguro?**

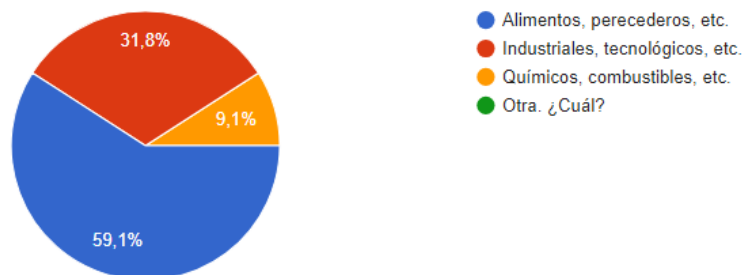
15. ¿Qué o cuáles acciones tomaría para hacer de las carreteras y/o autopistas federales un lugar más seguro?



Fuente: Elaboración propia a partir la encuesta realizada para el presente estudio.

**Anexó XVI. Encuesta “Análisis Comparado de Programas de Seguridad Pública, México” 16. De acuerdo con su experiencia, ¿Cuál es el tipo de mercancía que es más robada?**

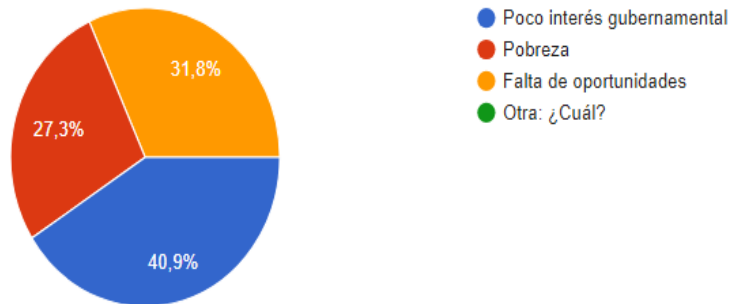
16. De acuerdo con su experiencia, ¿Cuál es el tipo de mercancía que es más robada?



Fuente: Elaboración propia a partir la encuesta realizada para el presente estudio.

**Anexo XVII. Encuesta “Análisis Comparado de Programas de Seguridad Pública, México” 17. Desde su punto de vista, ¿Qué considera que influye en la organización de células delictivas dedicadas al robo de transporte de carga?**

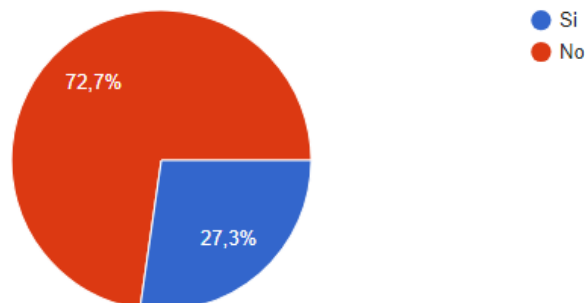
17. Desde su punto de vista, ¿Qué considera que influye en la organización de células delictivas dedicadas al robo de transporte de carga?



Fuente: Elaboración propia a partir la encuesta realizada para el presente estudio.

**Anexo XVIII. Encuesta “Análisis Comparado de Programas de Seguridad Pública, México” 18. ¿Usted conoce de la existencia de módulos de seguridad para atender los robos a transporte de carga?**

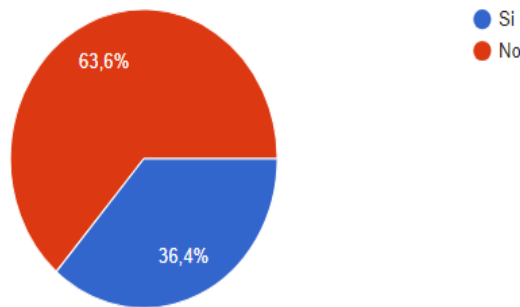
18. ¿Usted conoce de la existencia de módulos de seguridad para atender los robos a transporte de carga?



Fuente: Elaboración propia a partir la encuesta realizada para el presente estudio.

**Anexó XIX. Encuesta “Análisis Comparado de Programas de Seguridad Pública, México” 19. Durante su trayecto, ¿Ha visto patrullas, retenes, o arcos de seguridad vigilando en los tramos más peligrosos?**

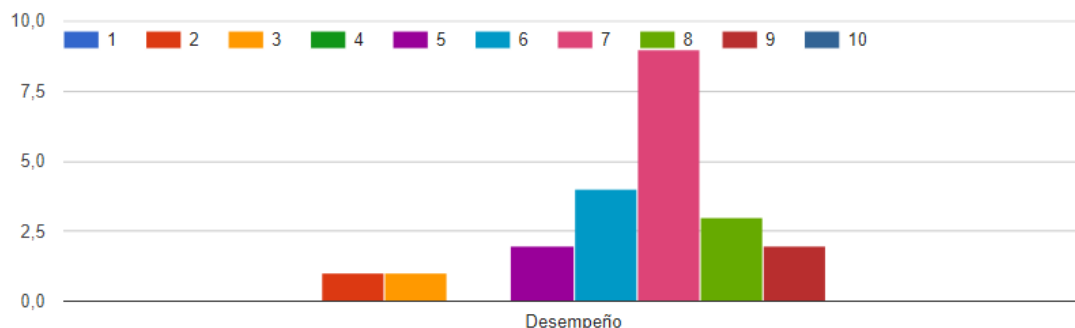
19. Durante su trayecto, ¿Ha visto patrullas, retenes, o arcos de seguridad vigilando en los tramos más peligrosos?



Fuente: Elaboración propia a partir la encuesta realizada para el presente estudio.

**Anexó XX. Encuesta “Análisis Comparado de Programas de Seguridad Pública, México” 20. Del 1 al 10, donde 10 es excelente y 1 es pésimo, ¿Cómo califica el desempeño de la administración de Andrés Manuel López Obrador en materia de vigilancia y prevención del delito en carreteras y autopistas federales del estado de Puebla?**

20. Del 1 al 10, donde 10 es excelente y 1 es pésimo, ¿Cómo califica el desempeño de la administración de Andrés Manuel López Obrador en materia de vigilancia y prevención del delito en carreteras y autopistas federales del estado de Puebla?



Fuente: Elaboración propia a partir la encuesta realizada para el presente estudio