

# Capítulo 9

---

## El impacto de la pandemia COVID-19 en el transporte foráneo en Los Mochis

*Dr. Jorge Eugenio de Jesús Mora Tordecillas*<sup>32 33</sup>

*Dr. Francisco Guillermo Salcido Vega*<sup>34</sup>

*Juan Pedro Medina Lugo*<sup>35</sup>

<https://doi.org/10.61728/AE20245108>



---

<sup>32</sup> Autor de correspondencia.

<sup>33</sup> Universidad Autónoma de Sinaloa. ORCID: 0000-0002-6948-829X. Correo electrónico: [cpjorgemt@hotmail.com](mailto:cpjorgemt@hotmail.com)

<sup>34</sup> Universidad Autónoma de Sinaloa. ORCID: 0000-0003-1985-245X. Correo electrónico: [guillermo.salcido43@gmail.com](mailto:guillermo.salcido43@gmail.com)

<sup>35</sup> Pasante de la Licenciatura de Relaciones Comerciales Internacionales de la Universidad Autónoma de Sinaloa. ORCID: 0009-0005-0367-8989. Correo electrónico: [medinalugo614@gmail.com](mailto:medinalugo614@gmail.com)

## **Resumen**

Durante el periodo de la pandemia por COVID-19, se observaron diversas repercusiones en los sectores productivos de manera significativa. El presente trabajo tiene como objetivo identificar los impactos en el sector de transporte foráneo en la Ciudad de Los Mochis, Sinaloa. Para ello, se llevó a cabo una investigación con un enfoque mixto, recopilando datos mediante entrevistas para su posterior análisis e interpretación. Los trabajadores de este sector enfrentaron una actitud de miedo y pánico ante la situación. A pesar de la disminución ostensible de la actividad y las consecuencias financieras, continuaron trabajando debido a que la población seguía laborando. Tanto las empresas como los trabajadores adoptaron voluntariamente protocolos de seguridad e higiene, aunque no estuvieron exentos de contagios y decesos. Lograron mantenerse a flote con personal mínimo y estrategias de venta creativas.

## **Introducción**

Estos últimos tiempos hemos estado viviendo situaciones inciertas y muy cambiantes. Prueba de ello es el hecho de que hace tres años, el 30 de enero de 2020, el director general de la OMS declaró que el brote por el nuevo coronavirus (COVID-19) constituye una emergencia de salud pública de importancia internacional (ESPII) (OMS, 2020).

A nivel mundial, la economía y toda la población se sacudieron, de tal forma que se expresa en estadísticas como el Producto Interno Bruto (PIB) mundial, el cual tuvo una bajada del 3.1 %. Esta ha sido la peor caída del PIB en porcentaje desde que el Banco Mundial empezó a registrarlo (Banco Mundial, 2023).

El COVID-19 tuvo inmensos costos sociales y económicos en los países de América Latina y el Caribe. La pandemia afectó desproporcionadamente a la región, acumulando casi un tercio del total

mundial de fallecimientos cuando sus habitantes representan menos del 10 % de la población global. Las autoridades económicas desplegaron un arsenal inédito de medidas fiscales, monetarias y regulatorias para mitigar los impactos de la crisis. A pesar de ello, América Latina y el Caribe sufrió una de las contracciones del producto más severas a nivel mundial en 2020 (cerca al 7 %), ocasionando que la pobreza y la desigualdad retrocedieran a los niveles de hace una década. (Arreaza et al., 2021, p. 4)

La economía mexicana se veía que claramente ya venía arrastrando una fase de estancamiento previo a la llegada de la pandemia a la república. Y, cuando se le añade la pandemia a este periodo, tenemos unos resultados terribles para México: nada más ni nada menos que la peor recesión que se ha tenido en el país desde principios de los años treinta del siglo XX (Mejía, et al., 2022). No quedan palabras para describir el fenómeno económico (así como social y cultural) que resultó de la combinación de estos dos elementos anteriormente mencionados.

Dentro de todo este impacto económico que tuvo la pandemia, el que ocurrió con el transporte foráneo en la ciudad de Los Mochis, ubicada en la zona norte del estado de Sinaloa, es el que tiene por objeto este artículo.

Tomando lo dicho en Mora et al. (2022), podemos definir al transporte foráneo como: si un destino rebasa los límites de la ciudad, habría que distinguirlo como transporte foráneo, de lo contrario, el transporte sería de tipo intraurbano.

Para poner en contexto el uso y la importancia que tiene el transporte foráneo en México, según Suárez y Delgado (2015), el “autobús foráneo” es más utilizado en el país que los animales o el transporte eléctrico según el porcentaje de viajes. Y, en sus palabras, el funcionamiento principal del autobús foráneo es que por naturaleza actúa como multimodal.

Esto se debe a que los autobuses llegan a terminales localizadas en un lugar específico de la ciudad, por lo que es necesario tomar, además, un primer o segundo modo de transporte antes de llegar a la terminal o desde ahí hasta el destino final del viaje. (Suárez y Delgado, 2015, p. 113)

Para ver el efecto de la pandemia en el transporte foráneo, se recogen datos de Encuesta Anual De Transportes (EAT) 2020, Cifras Preliminares INEGI (2021) que nos muestra una disminución del personal ocupado en el “transporte colectivo foráneo de pasajeros de ruta fija” de un 11.1 % cuando se compara con el 2019. Tratándose de la cantidad de pasajeros transportados, esta modalidad acumuló 215 332 668 pasajeros y recorrió 1 861 721 742 kilómetros.

Hablando con estadísticas económicas a nivel mundial, para poder generar una idea a grandes rasgos de qué sucedió con este tipo de transporte basándonos en inversión privada, tenemos datos de “la inversión en transporte con participación privada” recogidos por el Banco Mundial en el 2023 en dos regiones: Latinoamérica y el Caribe, y Asia oriental y el Pacífico. En la primera zona geográfica, en el 2019 se invirtieron 8 500 millones de dólares, en el 2020 cayó hasta 2 360 millones de dólares, y en el 2021 repuntó con 8 510 millones de dólares. En Asia oriental y el pacífico se denota gravemente el impacto en la movilidad, ya que en el 2019 se invirtieron 30 970 millones de dólares, y al año siguiente decayó hasta 2 790 millones.

El objetivo de esta investigación es conocer y divulgar el impacto que tuvo la pandemia COVID-19 en las empresas de transporte foráneo ubicadas en la ciudad de Los Mochis, Sinaloa.

En esta investigación se espera encontrar que el impacto de la pandemia COVID-19 en las empresas de transporte foráneo fue notable, hablando acerca de los ingresos económicos, como la cantidad de rutas disponibles y su frecuencia, y también incluyendo innovaciones y medidas especiales para poder operar durante el apogeo de la crisis sanitaria mundial.

El siguiente artículo cuenta con cinco secciones; siendo la primera de ellas la introducción; siguiendo con el marco contextual donde se tocan siete subtemas que tienen relevancia con el tema de investigación, como lo es la historia del transporte foráneo en Los Mochis; la tercera sección corresponde al marco metodológico donde se trata a detalle cómo se obtuvieron los datos recabados; la cuarta sección, dividida en seis subtemas, son los resultados de la información obtenida a partir del instrumento aplicado; y la quinta y última sección es el apartado de las conclusiones.

## Marco contextual

### El transporte foráneo en México

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, de acuerdo con el campo virtual llamado, “El Mirador”, relata la historia del transporte de pasajeros en México a lo largo del siglo XVI hasta el siglo XIX, al igual que la forma en el que este fue evolucionando y adaptándose al mundo que conocemos hoy en día.

Al principio de los tiempos en el valle de México, durante la era de Tenochtitlán, esta se destacaba por su trazo urbano formado por grandes áreas de tierra y diversos canales de agua, en la época de los mexicas estos se transportaban en “acallis” o canoas cuyo número, según algunas fuentes llegaba a ser de hasta 70 000 unidades. Para trasladar sus pertenencias de forma terrestre se utilizaban los tamemes o tlamemes, quienes eran cargadores profesionales.

Durante el virreinato, Tenochtitlán se convirtió en la capital de la Nueva España, evolucionando su transporte a palanquines o literas, la cual era una pequeña cabina de madera con tres ventanas y cortinas empleadas en la antigua Roma y en el Oriente para transportar en ellas a una o dos personas, cargadas por sirvientes.

Las canoas perdieron en esta época, además de ser un factor clave en el desarrollo económico de la capital, estas transportaban bienes de consumo.

Charles Gibson (1967), etnohistoriador estadounidense, describe que las canoas más grandes de este período eran embarcaciones que solían llegar a cincuenta pies o más de largo, con capacidad para varias toneladas, eran de madera, cortada de un tronco, además contaba con remo cuadrado. La mayor parte del transporte se realizaba de noche para evitar el calor y el sol del día.

En el siglo XVIII la Ciudad de México era la mejor de la Nueva España, gracias al alto grado de desarrollo urbano, arquitectónico y cultural. En el transporte se tenía una urbe de carrozas, que eran como carros grandes y adornados, utilizados normalmente para paseos. Las personas

adineradas empleaban sus carrozas y caballos ruanos para trasladarse por la ciudad y asistir a sus actividades laborales, lúdicas y sociales.

Manuel Antonio Valdés, editor de la Gaceta de México, en 1793, obtuvo la concesión para establecer un servicio de carros de alquiler llamados “coches de providencia”, los cuales su terminal se localizaba en la plazuela de Guardiola, los describen como carros grandes, cerrados, y con las ruedas de color, la caja de color verde con amarilla y la parte trasera se encontraba un medallón de considerable tamaño con un número respectivo.

Para la primera mitad del siglo XIX el modo de transportarse en la capital no cambió mucho puesto que se seguían utilizando los carruajes, diligencias, coches de alquiler, carrozas y carretelas para el traslado de personas y mercancías de un lugar a otro, aunque estos hacían recorridos cada vez más largos. Aunado a esto, los canales de la ciudad, que son La Viga, Chalco y Santa Anita, se siguieron aprovechando para transportar a diario, mediante las clásicas canoas: animales, víveres y mercancías.

Debido a los distintos disturbios sociales que se tuvo en esta época, siendo, por ejemplo, las guerras intestinas, invasiones, presencia de emperadores efímeros, y de una dictadura, la cual fue la que promovió el desarrollo y modernización del transporte del país.

Por su parte, los coches de alquiler, ya se encontraban ubicados en varios sitios de la ciudad, estos ofrecían su servicio de siete de la mañana a diez de la noche, cumpliendo con reglas estrictas como, tener carros decentes, cerrados; sin persianas o cortinas que no permitieran ver a los pasajeros. Las mulas que tiraban de ellos debían de ser mansas, del mismo color y de buen físico. Sin embargo, estos carros no podían llevar a más de cinco personas adultas dentro.

Un antecedente al transporte foráneo en la época colonial fueron los viajes en barco de vapor entre la Ciudad de México y la vecina población de Chalco, inaugurando la ruta en 1850. Reau Campbell (1909), autor estadounidense, relata que para ir hasta el poblado de Santa Anita se tomaba un coche en la plaza mayor con el letrero “La Viga” para dirigirse al embarcadero y tomar posteriormente un barco para disfrutar de un paseo por el canal. El costo entre semana era de cincuenta centavos a un dólar, y el número de pasajeros era de entre 10 y 12 personas. De

igual forma los carruajes fueron parte importante de esta época, al ser utilizados tanto por políticos como por miembros de la realeza, siendo estos adornados y vestidos con finas telas.

Durante el periodo del Porfiriato se inició la modernización del transporte en la capital del país estableciendo formalmente una red urbana y suburbana para los tranvías que eran tirados por mulas o caballos, dando una solución a la movilización de un mayor número de personas, estos carros partían de la plaza mayor o del zócalo recorriendo casi por completo la ciudad, y llegaban a poblaciones vecinas.

Estas constaban de unidades de primera y segunda clase, algunos venían con plataformas especiales para cargas, mientras que otros ofrecían servicios funerarios con destino a panteones. Las familias con mayor poder adquisitivo de la sociedad capitalina contaban con vehículos de transporte más ostentosos para demostrar así su estatus y distinción de la clase obrera.

En esta época se creó la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, la cual se encargaba de regular los transportes en el país. Por otro lado, los correos empleaban diversos medios de transporte, ya sea a pie, a caballo, a lomo de mula, guayines o diligencias según las diversas regiones para satisfacer la necesidad de comunicación; mientras que en la ciudad capital se repartía el correo en pequeños coches tirados por un caballo.

Los vehículos con motor llegaron a México en 1896 cuando la sociedad de Alexander Byron Moler y William P. de Gress construyó el primer automóvil en el país. En ese mismo año Jules Limantour y de Teresa importaron los primeros automóviles equipados con motores de benzina.

En años siguientes, en la era moderna, el transporte en la Ciudad de México experimentó grandes innovaciones que dieron respuesta a las necesidades de la población, atendiendo, por ende, el problema del crecimiento poblacional y urbano excepcional que caracteriza a la ciudad capitalina.

## **Transporte foráneo en México durante el COVID-19**

Durante la pandemia del COVID-19, fue el periodo en donde toda la población global nos vimos obligados a quedarnos en casa para mantenernos seguros y a las personas de nuestro alrededor, por lo que muchos aspectos de nuestra vida cotidiana tuvieron un cambio drástico, incluyendo la forma en que nos trasladamos de un lugar a otro. Esta acción afectó fuertemente a los sectores como el transporte, ya que, con el cierre de oficinas, escuelas y otros lugares de trabajo, la cantidad de personas transitando en las ciudades se redujo significativamente.

El periódico *El Economista* (2020), narra una nota sobre el impacto de la pandemia en el COVID-19 donde el autotransporte de pasajeros en México ha sido bastante duro ya que el 90 % de la flota de autobuses está parada, además, los ingresos del mes marzo hasta mayo del año 2020 disminuyeron un 80 %, con respecto a este mismo periodo pero del año 2019, y la solicitud de apoyo al gobierno federal para enfrentar la situación aún sigue sin respuesta, afirmó José Jiménez, gerente de la Cámara Nacional de Autotransporte de Pasaje y Turismo (CANAPAT).

Desde su perspectiva, este sector que atiende normalmente 3 700 millones de personas por año se encuentra prácticamente en un paro técnico, a pesar de ser considerado como esencial y continúa en operación atendiendo los protocolos sanitarios.

La Cámara Interamericana de Transportes (CIT) solicitó, por ejemplo, a Caminos y Puentes Federales (CAPUFE) circular sin costo alguno en su red carretera como una solución preventiva de solventar gastos a la Secretaría de Hacienda para enfrentar la falta de liquidez de las empresas del transporte.

Algunas de las corporaciones de transportes foráneos afiliadas a la CANAPAT están: ADO y empresas coordinadas, Autobuses Estrella Blanca, Autobuses Primera Plus, Corporativo Grupo Toluca y las centrales camioneras formales del país.

## Importancia en la región

En la región norte del estado de Sinaloa, la importancia del transporte foráneo recae en que, según lo visto en CODESIN y Tecnológico de Monterrey (2021), la ciudad de Los Mochis funciona como un motor de crecimiento demográfico y de expansión urbana para la zona norte. El crecimiento de la ciudad, además de impulsarse a sí misma, también lleva consigo el crecimiento a las localidades más cercanas.

Este crecimiento se comparte debido a las conexiones que se encuentran en la región norte, siendo las más importantes en la región: el corredor de Los Mochis-Guasave, la conexión hacia el Aeropuerto Internacional del Valle de El Fuerte de Los Mochis, y el corredor Topolobampo-Los Mochis.

El corredor de Los Mochis-Guasave es una zona agroindustrial y de logística de servicios. La cercanía de estas dos ciudades ha aportado en la urbanización de localidades que se encuentran en este tramo.

Por su parte, la conexión hacia el Aeropuerto Internacional del Valle de El Fuerte de Los Mochis (LMM) es muy importante al ser el único de su tipo en la zona norte del estado. Este aeropuerto, según datos de la Agencia Federal de Aviación Civil (2022), el aeropuerto internacional de Los Mochis (para abreviar) tuvo vuelos a siete ciudades, siendo las tres principales (por número de pasajeros y en orden de importancia) las siguientes: Ciudad de México, Tijuana, y Guadalajara. En total, el aeropuerto internacional de Los Mochis tuvo 2 264 vuelos, en los que transportó la cantidad de 211 550 pasajeros. Además, se transportaron en total unos 627 579 kg de carga.

Por último, tenemos al corredor Topolobampo-Los Mochis. Esta ruta conecta a la ciudad y a la región con el puerto de Topolobampo. Este puerto en el año 2021 tuvo 5 365 693 toneladas de carga, con un total de 320 buques y 540 transbordadores. En estos últimos, hubo la cantidad de 55 566 pasajeros (Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, 2022).

Podemos decir que, en conclusión y usando las palabras de Cubillo y Rivera (2015): “contar con una buena infraestructura contribuye a economizar y agilizar la distribución de bienes y servicios así como un mayor desarrollo local”.

Además de la importancia a nivel económico que representa el transporte foráneo en la ciudad de Los Mochis, también se le suma el impacto que este tipo de transporte tiene en la educación, específicamente a nivel licenciatura. Según datos recopilados por la Asociación Nacional de Universidades e Instituciones de Educación Superior (ANUIES) y presentados por Data México (2020) en el municipio de Ahome, que es donde se ubica Los Mochis, hay 32 600 matriculados a nivel licenciatura.

En Ahome esos 32 600 matriculados de licenciatura se dividen en por lo menos quince universidades, algunas de estas son: Universidad Autónoma de Sinaloa (UAS), Universidad Autónoma de Occidente (UAdeO), Universidad de Los Mochis (UDLM) entre otras (Sistema de Información Cultural, 2024).

Para poner en relación la cantidad de matriculados con la población de Los Mochis, según datos presentados por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) (2020), la población total del municipio asciende a 459 310. Mientras que, la ciudad de Los Mochis, tiene una población de 298 009 habitantes. Esto se traduce en que Los Mochis representa aproximadamente 64.8 % de la población municipal total.

Otra manera de ver el impacto del transporte foráneo en la educación, y viendo la relación recíproca existente, en López (2018), se menciona que la demanda del transporte en Los Mochis de pasajeros foráneos se incrementa por los inicios escolares, donde ya empiezan los movimientos de los estudiantes, de maestros y padres y madres de familia. También, se destaca que esta demanda se espera que repunte en un 25 % hasta llegar inclusive a un 35 % o 40 %. En pocas palabras, los estudiantes foráneos aumentan la demanda de transporte urbano y foráneo en la ciudad de Los Mochis durante cada inicio de ciclo escolar.

## **Lo que fue la pandemia en Los Mochis**

En el año 2020 Los Mochis se vio sacudida por la pandemia COVID-19, habiendo afectaciones en distintos ámbitos como lo puede ser de lo educativo a lo cultural, de los actos sociales al sector salud, y de la economía al transporte urbano y foráneo. Prueba de esto último puede verse reflejada en una nota publicada por el medio digital Debate, donde

a fecha del 23 de marzo de 2020, se menciona textualmente: “Hoy el servicio de camiones urbanos operará al 50 por ciento debido al adelanto de las vacaciones, así como por el mismo confinamiento de las personas en sus casas para evitar la propagación del coronavirus” (Mora, 2020).

Podemos poner en perspectiva la anterior nota con la que fue publicada en el mismo sitio un año después, el 22 de febrero de 2021, en esta se menciona que el transporte urbano solamente utilizaba 120 unidades de las 300 disponibles.

No hay clases presenciales aún, y la gente sí está evitando usar el servicio público, tienen miedo, y pues tenemos la esperanza de la vacuna para ver si esto se normaliza un poquito porque la pandemia nos ha pegado muy fuerte, la verdad (Debate digital, 2021).

Cuando hablamos del transporte foráneo, se destaca cómo la empresa de autoservicios del Norte de Sinaloa, S. A. de C. V., estuvo dos años con ingresos en cero y, aun así, se narra de cómo se siguió prestando el servicio a pesar de que aproximadamente había de 10 a 12 pasajeros por unidad (A. Pineda, comunicación personal, 15 de febrero de 2024).

## **El ayer del transporte foráneo en Los Mochis**

En la ciudad de Los Mochis, Sinaloa la creación de empresas de transporte era muy difícil en la década de 1950, este hecho se debe a la férrea e injusta competencia que existía en el entorno. Se comenta que las empresas establecidas en aquel entonces no dejaban que otros pudieran acceder a realizar sus propias empresas en el giro y, los interesados en este tipo de acciones tenían que ir hasta la Ciudad de México para poder realizar esos trámites burocráticos (A. Pineda, comunicación personal, 15 de febrero de 2024).

El 25 de abril de 1951 nace la “Alianza de Auto Transportes del Norte de Sinaloa”, de tipo alianza sindical, con el propósito de proteger los intereses de los integrantes y para servir como medio de organización. Estos intereses consistían en las rutas de transporte foráneas que cada uno tenía en servicio, ya que en aquel entonces existía un oligopolio controlado por empresas no propias de Los Mochis.

Los fundadores de esta alianza fueron, por mencionar algunos, Ricardo Villanueva, Arturo Baldenebro, Alfredo Treveda, Abel Rivera, Guillermo

Fierro y Susano Navarro. La primera flotilla de esta alianza fueron cinco unidades de tipo “tranvía” (llamadas así en la región, siendo en realidad una camioneta de doble rodado con modificaciones para contener asientos al aire libre) (figura 1). Siendo los modelos en este orden: 1951, 1954, 1957, 1958. Esta flotilla tenía entre sus primeras rutas las siguientes: Mochis-San Blas, Mochis-El Fuerte-Choix, Mochis-Guasave-Sinaloa de Leyva, y Mochis-Higuera de Zaragoza.

**Figura 1**

*Primera flotilla de esta alianza, cinco unidades de tipo “tranvía”*



La alianza tiene lazos con otras dos empresas, la primera es una sociedad anónima de crédito variable que obtuvo su acta constitutiva el 26 de marzo de 1982 en la Ciudad de México, reflejando así aún en aquellos años la férrea competencia injusta en la región cuando se trataba de este giro. La segunda empresa ligada es autoservicios del Norte de Sinaloa, S. A. de C. V. constituida el 9 de julio de 1992 (A. Pineda, comunicación personal, 15 de febrero de 2024).

En la literatura se nos dice que, según Ureña (1988) el transporte foráneo en la ciudad de Los Mochis iniciaba apenas en la década de 1940 gracias al señor J. Rosario Carlón, quien puso en funcionamiento dos rutas foráneas: San Blas-Mochis y Ahome-Mochis, y en ambas también se atendían los puntos circunvecinos. Este mismo autor también cuenta en su trabajo, que poco después de la creación de aquellas rutas, el señor Carlón junto a su señor padre Esteban Carlón y un grupo de personas como lo fue Chalío Rentería y Octavio Villanueva, por mencionar algunos, fundaron la Sociedad Cooperativa de Autotransportes del Norte de Sinaloa “Rosendo G. Castro”. Esta Sociedad agrupó a taxistas

y camioneros, tanto urbanos, suburbanos, y por último el tema que nos concierne: los autobuses foráneos. En sus inicios, esta empresa realizó sus operaciones mediante el uso de dos tranvías.

Por otro lado, en Imagenmedia (2023) se toca brevemente el tema de los tranvías viendo que por lo menos en el año de 1935 ya estaban siendo usados en la ruta Los Mochis-Baburía, siendo este último ubicado en el municipio de Sinaloa.

Respecto a los precios en los primeros años, en Debate Guamúchil (2020) se nos cuenta que en el año 1942 un viaje tomado en tranvía desde Guamúchil hacia Los Mochis tenía un costo de dos pesos.

## **Actualidad del transporte foráneo**

En el presente las rutas foráneas son usadas principalmente por usuarios que tienen cuestiones educativas (estudiantes y maestros) y usuarios con el propósito de negocios, esto para el caso de la empresa autoservicios del Norte de Sinaloa S. A. de C. V. Además, se cree que la ruta Los Mochis-Culiacán es la ruta más importante de esta empresa, teniendo la cantidad diaria de aproximadamente 100 corridas diarias, o lo que sería una salida cada 10 minutos hacia la capital del estado sinaloense. Esta empresa abarca hasta un 50 % de la cuota de mercado cuando se habla de esta ruta en particular. Como hecho anecdótico, se toma el precio que esta ruta tiene, siendo unos \$220 pesos mexicanos para el público en general, mientras que los estudiantes tienen un 30 % de descuento.

En la actualidad, se presentan dificultades que enfrentan las empresas de este ámbito para obtener créditos. Además, también se tiene el pésimo estado de las vialidades y el peligro latente en estas mismas (A. Pineda, comunicación personal, 15 de febrero de 2024).

## **El mañana**

El futuro es una lucha permanente por prestar un servicio de calidad, a pesar de las adversidades que se presenten en los años siguientes. La visión en unos años es una de mejoramiento continuo para seguir teniendo la calidad que merecen los usuarios (A. Pineda, comunicación personal, 15 de febrero de 2024).

Podemos decir que, el sector se esfuerza por prestar un servicio de calidad en el futuro cuando se trata de las rutas foráneas y a la vez se considera el mejoramiento continuo en la infraestructura mediante la inversión en, por ejemplo, nuevas unidades para las rutas más demandadas por los usuarios.

## **Marco metodológico**

La presente investigación se fundamenta tanto de fuentes de información primarias como de secundarias. Las primeras son resultado de dos factores.

Hablando del primer factor, se realizó un censo con el objetivo de aplicarlo hacia trabajadores de nueve empresas de transporte foráneo que operan en la ciudad de Los Mochis. El censo tuvo 23 reactivos, los cuales se resumen en seis temas: información general del entrevistado y empresa, la empresa en la pandemia, empleados ante el COVID-19, casos de COVID-19 en la empresa, el transporte y los cambios ante el COVID-19, y comercialización durante la pandemia.

El segundo factor de las fuentes de información primaria fue una entrevista no estructurada. Esta fue dirigida hacia un directivo de una empresa de transporte foráneo reconocida por ser de las primeras a nivel local. El objetivo tras esta entrevista fue el de recabar información acerca de la historia del transporte foráneo en la ciudad de Los Mochis, esto ante el obstáculo de que no se han encontrado indicios en la literatura acerca de este hecho histórico.

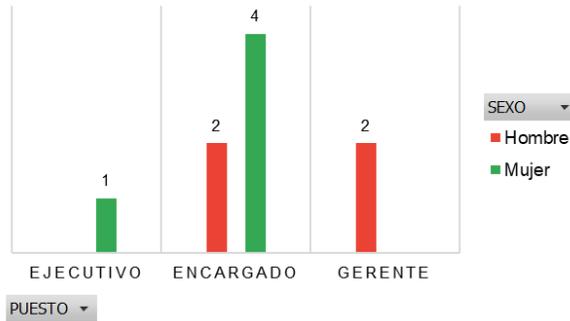
Las fuentes de información secundarias se extrajeron gracias a la investigación documental, siendo esta realizada mediante la utilización de medios electrónicos y junto al apoyo de medios físicos.

## Resultados

### Entrevistado

**Figura 2**

*Puesto de la empresa por sexo*

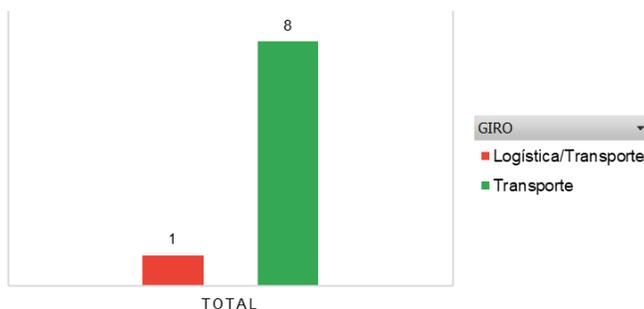


Fuente: Elaboración propia.

De acuerdo con los resultados obtenidos del censo en empresas de transportes foráneos de la ciudad de Los Mochis, podemos percatarnos que, en su mayoría, la autoridad de dichos establecimientos tiene un puesto de encargado, siendo tres de las nueve empresas las que cuentan con un título de ejecutivo o gerente. Una práctica común en este tipo de establecimientos es nombrar a empleados como “encargados”, dándoles la misma autoridad que un gerente, siendo ellos los encargados de supervisar y estar al tanto de los movimientos de la sucursal.

**Figura 3**

*Giro de la empresa y área más afectada*

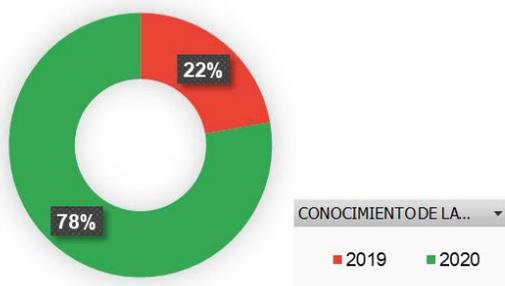


Fuente: Elaboración propia.

Todas las empresas se dedican al transporte de pasajeros foráneos que vienen de un poblado retirado con destino a la ciudad, ya sea por la despensa, escuela, trabajo o actividades recreacionales, este sector se encuentra en movimiento durante la temporada escolar y disminuye su pasaje durante las vacaciones de verano e invierno; a excepción de una empresa que especifica trabajar tanto en el sector de transportes como de logística, en función de la Figura 3, la cual se encarga de mandar paquetes de envío hacia dichos poblados, donde algunas paqueterías reconocidas no suelen llegar con facilidad.

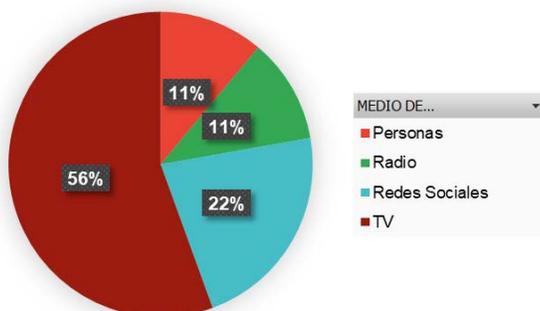
### Empresa

**Figura 4**  
Conocimiento de la pandemia



Fuente: Elaboración propia.

**Figura 5**  
Conocimiento de la pandemia en medios de comunicación



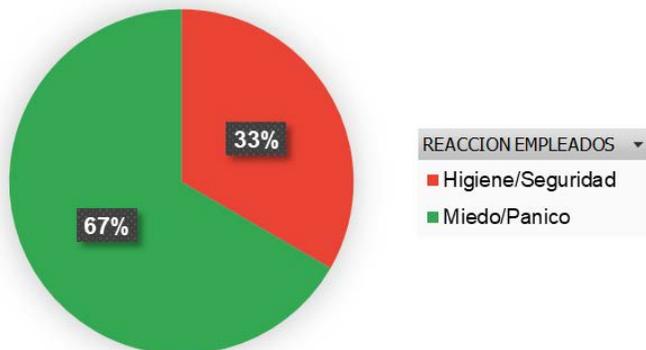
Fuente: Elaboración propia.

El 78 % de los responsables a cargo de las empresas de transportes foráneos de Los Mochis tuvieron conocimiento de la pandemia por COVID-19 en el año del 2020, el año en donde tuvo un reconocimiento internacional, además de un exorbitante número de contagiados para el mes de marzo; se sugiere así, que el restante 22 % sabía del suceso desde el 2019, como se puede observar en la figura 4, siendo diciembre el mes donde se dio a conocer los primeros casos de COVID-19 en el país de China.

Por otro lado, un 56 % del total se enteró gracias a la televisión, seguido de un 22 % en redes sociales, notándose en la figura 5, las personas adultas tienen mayor accesibilidad y credibilidad a las noticias que ven a través de los televisores, como lo podemos observar en la figura 5, mientras que pocas personas de edad avanzada consideran confiables fuentes o artículos publicados en redes sociales.

**Figura 6**

*Reacción de los empleados*



*Fuente:* Elaboración propia.

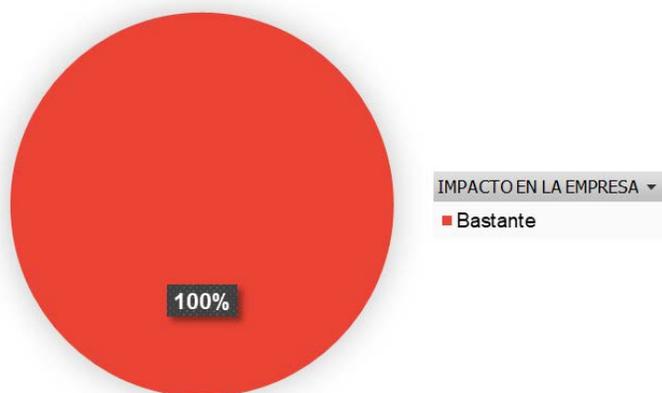
En seis de las nueve empresas encuestadas mostraron una reacción de miedo y pánico ante la problemática por la pandemia, acudiendo a diversas medidas tales como horarios alternos, el paro total de la empresa o el establecimiento de un protocolo de seguridad e higiene tanto para los empleados como para los clientes.

En seis de las nueve empresas encuestadas mostraron una reacción de miedo y pánico ante la problemática por la pandemia, acudiendo a di-

versas medidas tales como horarios alternos, el paro total de la empresa o el establecimiento de un protocolo de seguridad e higiene tanto para los empleados como para los clientes.

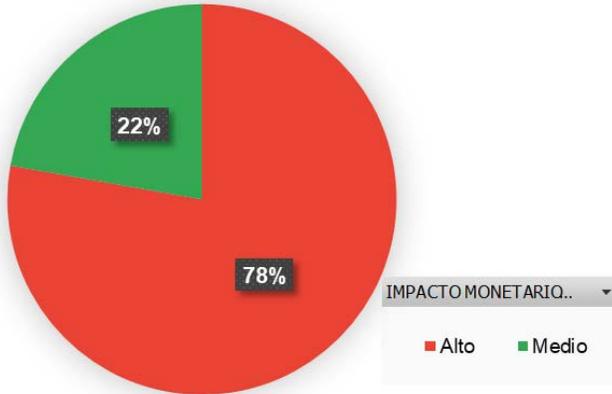
De igual manera, es una enorme responsabilidad para los establecimientos el llevar a cabo la sanitización y establecer normas tanto de higiene como de seguridad. Esto contribuye a evitar que los clientes sientan temor al salir de sus casas. Además, no solo afecta a estos establecimientos, que tienen como público objetivo a personas que se desplazan desde poblados lejanos hacia la ciudad, sino también a otros locales dedicados a necesidades básicas y laborales.

**Figura 7**  
*Impacto en la empresa*



*Fuente:* Elaboración propia.

**Figura 8**  
*Impacto monetario*

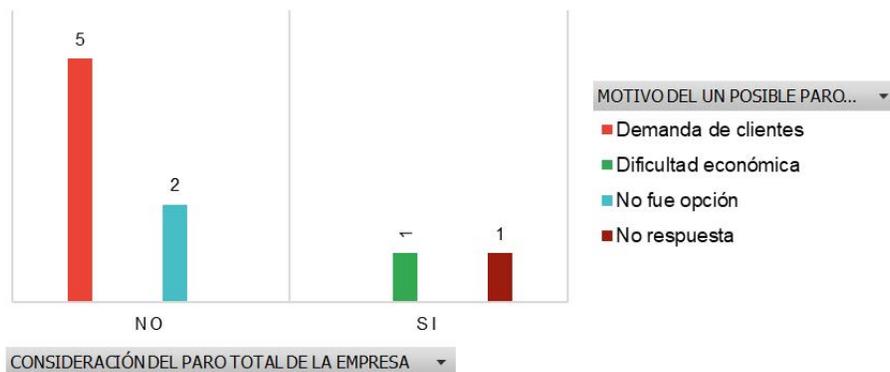


Fuente: Elaboración propia.

Todas las empresas sufrieron un alto impacto en su área de trabajo (figura 7), debido al temor de la posibilidad de un contagio propio o de la familia por parte de los empleados, además del comportamiento y pensamiento de sus mismos clientes al no querer salir de sus hogares a menos que sea totalmente necesario ya sea por trabajo o por escuela.

Mientras que en el ámbito monetario, tuvo una situación similar debido a un efecto alto del 78 % de los establecimientos, en donde el restante 22 % tuvo un efecto intermedio (figura 8), como mucho se ha hablado, el COVID-19 afectó bastantes sectores y a toda la población, siendo locales pequeños quienes más sufrieron, algunos pueblos lejanos a la ciudad cuentan con abarrotes para surtir su despensa entonces dejan de tener la necesidad de hacer el recorrido mediante un transporte foráneo, las personas que tienen trabajo o que asisten a escuelas en la ciudad son las principales fuentes de ingresos de dichos transportes, los cuales dejaron de utilizarlo debido a las suspensiones u horarios aleatorios, en donde ya no tenían que asistir diariamente a sus actividades, cortando la liquidez normal que se solía tener el primer trimestre del año.

**Figura 9**  
Consideración y motivo de un posible paro



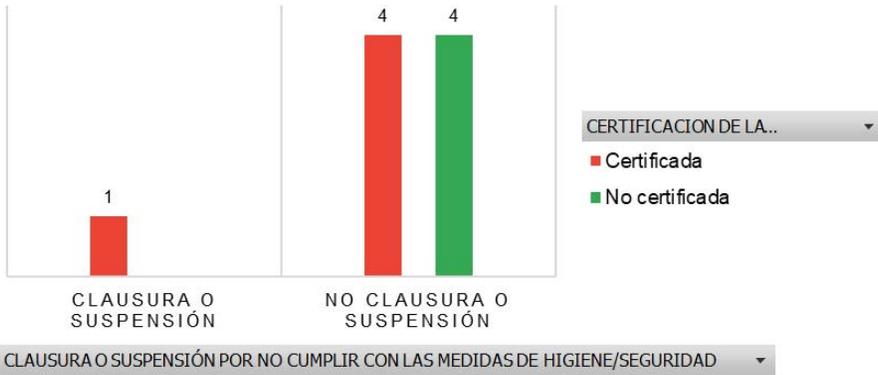
Fuente: Elaboración propia.

En función del censo aplicado, en la figura 9 podemos observar como siete de las nueve empresas no consideraron un posible paro laboral debido a la demanda de clientes, no tuvieron la opción de parar por un tiempo o de alternar horarios ya que las personas que residen en los poblados lejanos necesitaban continuar sus actividades en la ciudad, lo cual hizo que dichos negocios no se vieran tan afectados económicamente gracias a la demanda del transporte foráneo.

Por otro lado, las restantes dos empresas tomaron como una opción la posibilidad de un paro total del establecimiento debido a las dificultades económicas por las que atravesaba tanto los clientes como la empresa, donde algunos de ellos dejaron de asistir a las escuelas por la suspensión oficial e inicio de clases virtuales, o como trabajadores que tenían horarios alternos, o perdieron su trabajo.

**Figura 10**

*Cumplimiento de las medidas de seguridad e higiene*



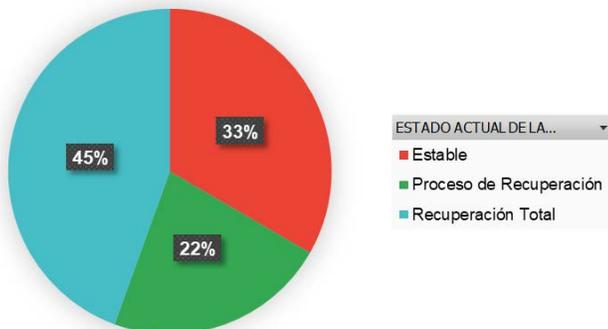
Fuente: Elaboración propia.

En la figura 10, podemos percatarnos como solo uno de los nueve establecimientos tuvieron una clausura o suspensión al no cumplir con las medidas de seguridad e higiene establecidas por la ley para cuidar tanto de sus trabajadores como clientes ante la problemática del COVID-19.

Siendo las restantes ocho sucursales, quienes sí cumplieron las medidas de salubridad demandadas por las autoridades, con un 50 % respectivamente las que cuentan con una certificación ante las medidas por COVID-19, las cuales ayudaban a que los clientes sintieran más confianza al entrar a las instalaciones sanitizadas.

**Figura 11**

*Estado de la empresa*



Fuente: Elaboración propia.

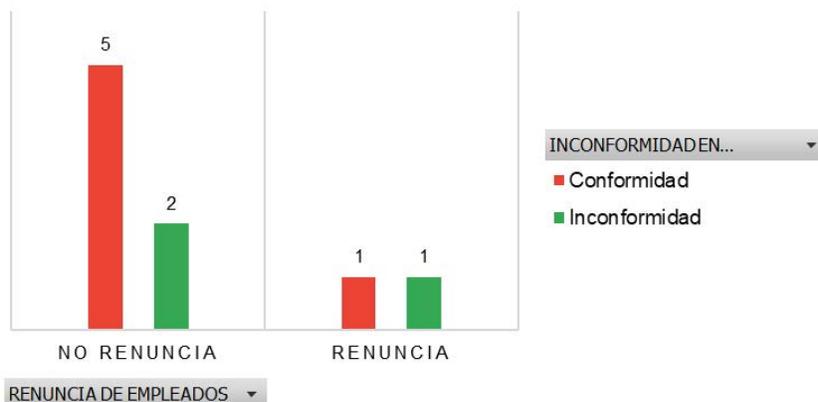
Actualmente, en el mes de mayo del año 2023, podemos constatar que el 45 % de los establecimientos se encuentran con una recuperación total positiva, volviendo casi a la normalidad respecto a liquidez en ventas y flujo de clientes, debido a la normativa de la problemática por el COVID-19, además de la reincorporación de locales que habían cerrado o suspendido labores, pudiendo así la gente seguir con sus vidas normales, con la actualización de las medidas de higiene y seguridad establecidas.

Por otro lado, el 33 % de los establecimientos se encuentran estables en la cuestión de la fluidez normal que había en sus clientes, mientras que, tan solo el 22 % aún está en proceso de recuperación económica, lo cual es común en negocios pequeños o que no tenían mucho tiempo trabajando para ser un local establecido.

### Empleados

**Figura 12**

*Situación de los empleados en el COVID-19*



Fuente: Elaboración propia.

Según la figura 12, la gráfica nos presenta que, en seis de nueve sucursales, los empleados estuvieron de acuerdo y respetaron el protocolo de seguridad e higiene aplicado, siguiendo las reglas otorgadas por las autoridades respectivas de su trabajo y las que supervisan a los locales, con una adaptación favorable ante dichas medidas, para poder cuidar

tanto de su salud y bienestar como trabajadores y clientes. Destacando que solo en dos empresas hubo renuncias por parte de los trabajadores, donde una sola empresa tuvo empleados inconformes con las medidas y normas que tenían que seguir con frecuencia para salvaguardar la salud y seguridad de ellos mismos además de los clientes.

**Figura 13**

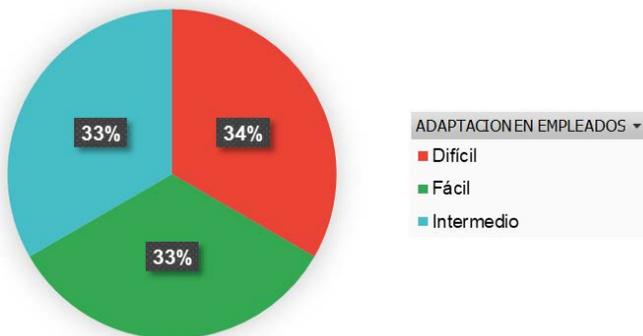
*Resistencia de empleados ante el protocolo por COVID-19*



Fuente: Elaboración propia.

**Figura 14**

*Adaptación de los empleados*



Fuente: Elaboración propia.

Basándose en la figura 13, podemos observar cómo las empresas en su totalidad brindaron equipos de trabajo especiales para los empleados, ya sean caretas, cubrebocas, gel antibacterial o la sanitización regular del establecimiento, para poder así cumplir con las respectivas medidas de salubridad causadas por la pandemia del COVID-19, obteniendo una reacción positiva de parte de los trabajadores al cuidar de su propia salud en su lugar de trabajo al igual que a los clientes, ya que dichos trabajadores no mostraron resistencia al seguir con las nuevas normas.

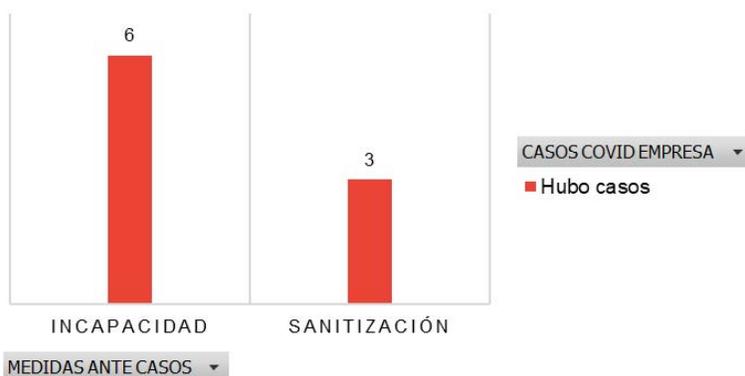
En casos de negativa ante las nuevas normas, como lo fue en el caso de tres empresas (figura 13), quienes se rehusaron a adaptarse para proteger la seguridad y salud de ellos mismo como de los clientes, siendo estos trabajadores considerados para un despido o posible suspensión de sus actividades en la empresa.

De acuerdo con la figura 14, hace notar como hubo un balance ante la adaptación de los empleados, siendo Intermedio y Fácil las que contaron con un 33 % ante la problemática del COVID-19; mientras que por un 34 % de las empresas, tuvieron una adaptación difícil ya que algunos de sus trabajadores se rehusaban a seguir con las medidas dictadas por las autoridades poniendo en riesgo a sus compañeros de trabajo y a los clientes del establecimiento.

## COVID empresa

**Figura 15**

*Medidas ante casos positivos a COVID-19*

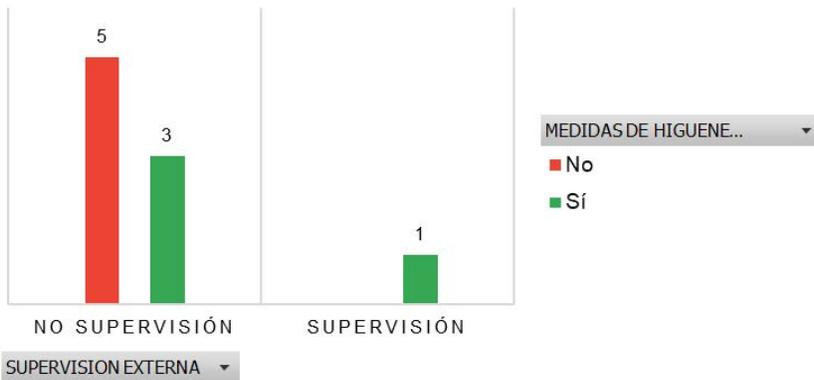


Fuente: Elaboración propia.

Durante el año 2020, fue común entre los trabajadores ser casos positivos a COVID-19, a pesar de las medidas ya establecidas, ya que ese fenómeno iba cambiando constantemente y adaptándose constantemente por lo que las empresas ocupaban actualizarse con regularidad para poder proteger la salud y seguridad de sus trabajadores y clientes que necesitaban el traslado de sus poblados hacia la ciudad.

Se puede observar en la figura 15 como seis de las nueve empresas tuvieron casos positivos ante el COVID-19, otorgando la incapacidad a los trabajadores infectados para su pronta recuperación y no arriesgar a los clientes y compañeros a ser infectados en caso de estar en cercanía con esa persona. Por otra parte, solamente tres de las empresas fueron las que siguieron operando con normalidad, respetando y sanitizando el establecimiento regularmente para evitar contagios entre sus empleados, clientes o personas ajenas a su establecimiento.

**Figura 16**  
*Medidas y supervisiones externas*

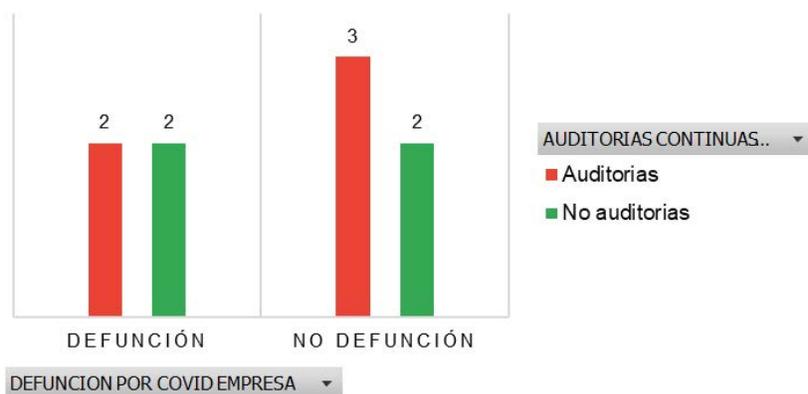


Fuente: Elaboración propia.

Algunas de las empresas encuestadas fueron participes de supervisiones extras por parte de instituciones ajenas a la empresa para constatar que las medidas de seguridad e higiene sean las correctas y así tener el menor número de casos contagiados entre empleados, sin poner en riesgo a sus clientes, en la figura 16 podemos darnos cuenta como solo una empresa de las nueve encuestadas contó con este tipo de actividad externa.

Siendo las restantes ocho empresas las que no contaron con supervisión externa para acreditar las medidas de seguridad e higiene utilizadas, sin embargo, en cuatro empresas contaron con la ayuda de organizaciones externas para mantener sanitizado el establecimiento, manteniendo un balance entre la empresa que sí tuvo supervisión externa.

**Figura 17**  
Defunciones y auditorías por COVID-19



Fuente: Elaboración propia.

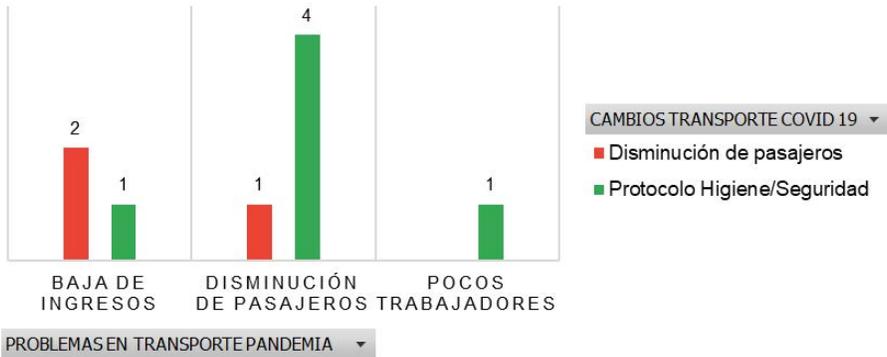
En cuatro empresas de las nueve censadas tuvieron desafortunadamente defunciones por parte de trabajadores a causa de la problemática por el COVID-19, a pesar de seguir con todas las medidas de higiene y seguridad dentro de sus lugares de trabajo en la empresa, no los exenta de un posible contagio externo, ya que al estar en constante convivencia con personas ajena a su familia o a ellos mismos pueden contagiarse en cualquier lugar si hay una persona infectada.

En cinco empresas tuvieron auditorías debido al COVID-19, donde dos empresas tuvieron defunción de trabajadores. Este fenómeno no solo sacudió la economía de cada ciudad, estado o país, sino que también cobró la vida de millones de personas.

## Transporte

**Figura 18**

*Problemas y cambios en el transporte*

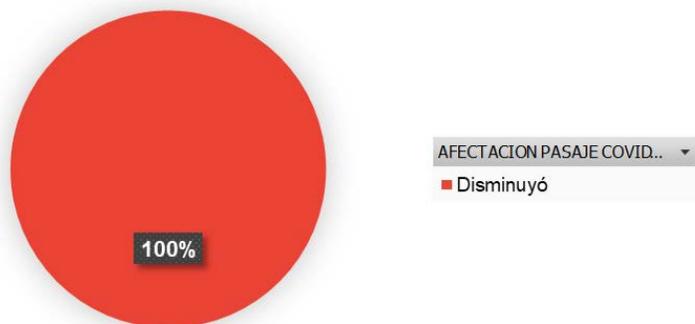


Fuente: Elaboración propia.

Una de las consecuencias de la pandemia por COVID-19 fue la adaptación a los protocolos de seguridad e higiene para clientes y empleados de todos los sectores, siendo el sector de los transportes foráneos afectados en mayor parte debido a la disminución de pasajeros, obteniendo una baja de ingresos considerablemente alta, según datos obtenidos del previo censo aplicado y graficado en la figura 18.

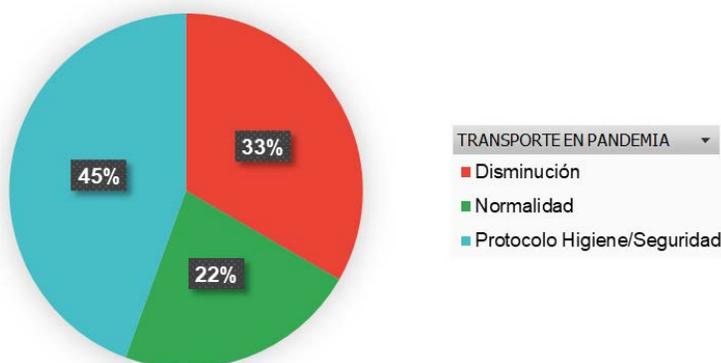
Podemos observar, que en ocho empresas sufrieron de la baja liquidez de ingresos al no contar con los clientes necesarios para mantener una estabilidad en la empresa ya que muchos trabajos tuvieron un paro de actividades o mantuvieron sus servicios operando mediante plataformas digitales, pero empresas dedicadas a transportar personas de un lugar a otro sufrieron una baja significativa al no haber el mismo flujo personas que se trasladarán a la ciudad.

**Figura 19**  
*Afectación por pasaje debido al COVID-19*



Fuente: Elaboración propia.

**Figura 20**  
*Transporte en la pandemia*



Fuente: Elaboración propia.

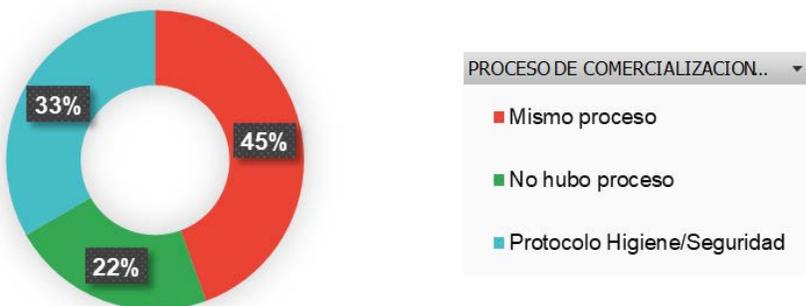
Todas las empresas de transporte foráneo sufrieron un decremento de pasajeros e ingresos, debido al paro económico causado por la pandemia del COVID-19, en donde la población que tenía el privilegio de quedarse en casa o trabajar desde plataformas virtuales no tenían un motivo para utilizar transporte y salir de sus hogares con un posible riesgo al contagio por esta enfermedad, notándose en la figura 19 a partir de los censos tomados de Empresas dedicadas al transporte foráneo de la ciudad de Los Mochis.

Como se puede notar en la figura 20, el 45 % de los establecimientos mantuvieron un protocolo de higiene y seguridad tanto para empleados como clientes para brindarles seguridad y confianza al utilizar sus servicios sin riesgo a un posible contagio debido a sus trabajadores, mientras que el 33 % sufrió una disminución de camiones como medida de reducción de costos ya que al no contar con el mismo flujo de personas como se acostumbraba se decidió descansar algunos camiones u optar por horarios alternos donde las unidades saldrían a la ruta con intervalos de tiempo más extensos. Por otro lado, el restante 22 % de los establecimientos tuvo un proceso normal en la experiencia de trabajar en el transporte público foráneo, gracias a las medidas de seguridad e higiene reguladas por las autoridades y supervisores.

## Comercialización

**Figura 21**

*Proceso de comercialización por COVID-19*



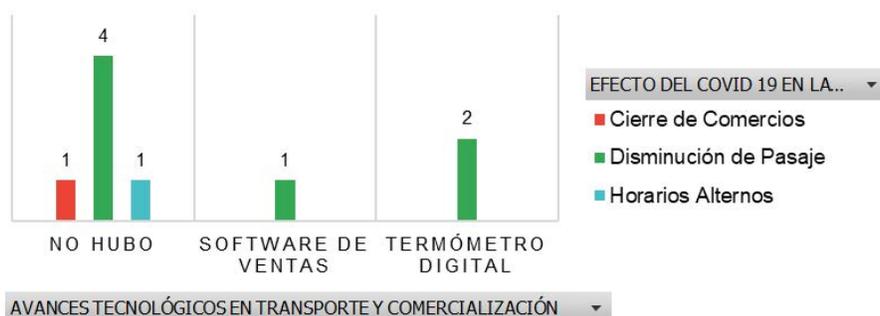
*Fuente:* Elaboración propia.

Con respecto al proceso de comercialización por la pandemia del COVID-19, hubo diversas consecuencias como el desempleo, baja de ventas y una disminución de la economía para todos los locales y trabajadores informales o de medio tiempo, por lo que las empresas se deben asegurar de implementar cierto tipo de medidas para poder mantener su actividad económica y flujo de ventas estable.

Como se puede observar en la figura 21, el 45 % de las empresas no modificó ni adaptó su proceso siguiendo con la misma estrategia de ventas prepandemia, sin embargo, el 33 % implementó las medidas de salubridad necesarias adaptándose y evolucionando para brindar seguridad y confianza en sus clientes sobre los riesgos al contagiarse por COVID-19; mientras que el restante 22 % no contó con ningún proceso de comercialización manteniendo la situación interna de la empresa como regularmente se trabajaba.

**Figura 22**

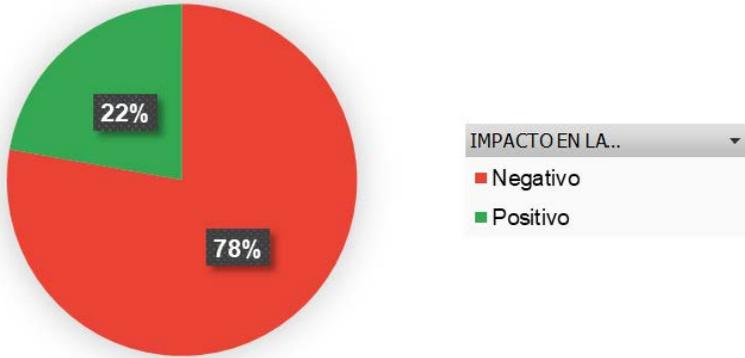
*Efecto y avances de la comercialización por COVID-19*



Fuente: Elaboración propia.

Una parte de la nueva modalidad pospandemia COVID-19, fue la adaptación a la tecnología y productos digitales para la facilitación del trabajo, además de utilizarlos como medio de seguridad para los clientes y trabajadores, ayudando a adaptarse ante la nueva normativa.

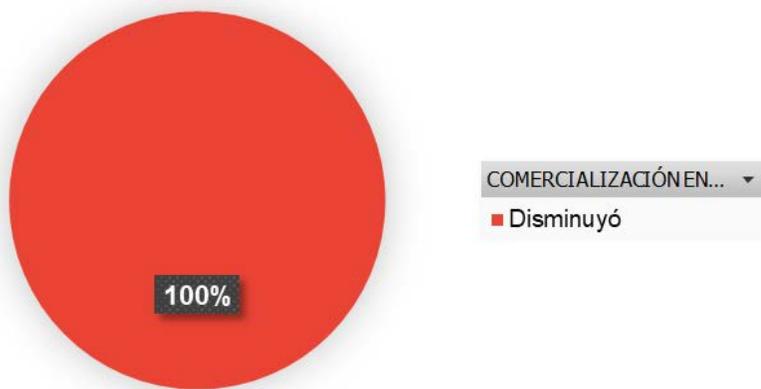
En el área tecnológica, en la mayoría de las empresas no se tuvo registro de avances significativos o de adaptación para la mejora del establecimiento como se pudo notar en la figura 22, sin embargo, en 2 empresas se tuvo la instalación de un software de ventas siendo de gran apoyo para los establecimientos el poder observar ya sea la disminución, ingresos nuevos o la estabilidad en sus ventas y clientes para poder hacer una estrategia de comercialización causando una mejor situación financiera de la empresa; además de la instalación de un termómetro digital para clientes y empleados, respectivamente, el cual brindará seguridad a ambas partes en caso de contar con fiebre alta.

**Figura 23***Impacto de la comercialización*

Fuente: Elaboración propia.

Al observar la figura 23, podemos percatarnos del gran impacto negativo que tuvieron las empresas en el ámbito de la comercialización, causadas por la pandemia del COVID-19 ya que no se contaba con un plan de respaldo ante la gran baja de ingresos y clientes por lo que las empresas tuvieron que actuar con rapidez para no perder tantos clientes, adaptando su situación laboral con las medidas de higiene y seguridad establecidas por las instituciones de salud correspondientes.

Siendo solamente el 22 % de las sucursales las que tuvieron un efecto positivo en dicho ámbito, ya que contaron una estrategia rápida y funcional que los hizo recuperar sus clientes y mantener estables sus números en ventas e ingresos, además de contar con los trabajadores que seguían las medidas y mantenían la confianza de los clientes en dichas empresas.

**Figura 24***Comercialización en la pandemia por COVID-19*

Fuente: Elaboración propia.

En la figura 24, podemos notar cómo las empresas en su totalidad sufrieron de una disminución en la comercialización, debido a la falta de trabajadores, personas contagiadas y el temor de la población de trasladarse en una unidad pública arriesgando su salud al estar en constante convivencia con personas externas, ocasionando un declive significativo en la actividad económica de la ciudad de Los Mochis, aunque la mayoría de las empresas se encuentran estables y en funcionamiento total, aún existen casos positivos a COVID-19 además de personas que tienen temor a salir de sus casas para convivir con gente del exterior, incluso cuando es de un poblado a la ciudad.

## Conclusiones

El objetivo de esta investigación es conocer y divulgar el impacto que tuvo la pandemia COVID-19 en las empresas de transporte foráneo ubicadas en la ciudad de Los Mochis, Sinaloa. Se esperaba encontrar un fue notable, hablando acerca de los ingresos económicos, como la cantidad de rutas disponibles y su frecuencia, y también incluyendo innovaciones y medidas especiales para poder operar durante el apogeo de la crisis sanitaria mundial.

Se puede decir que nuestra hipótesis se cumplió, ya que los datos arrojados por el estudio apuntan una serie de estragos que van desde los económicos, pasando por los de salud hasta llegar a los de supervivencia. Algunos rubros de la economía no solo sobrevivieron esta crisis del COVID-19, sino que además, lograron crecer o prosperar ya que hacían conveniente las transacciones sin tener que tratar directamente con personas, y además contribuían al movimiento de mercancías para abastecer tanto a los sectores productivos como al público en general.

El transporte foráneo de la ciudad de Los Mochis es importante en la movilidad del norte de Sinaloa. Funciona, de manera destacada, como parte de la columna vertebral de la movilización de poblaciones urbanas y rurales. Siendo especialmente importante para estudiantes, maestros y personas con asuntos educativos, así como también para usuarios con el propósito de negocios.

Con respecto a las gráficas mostradas con anterioridad, podemos percatarnos que las personas encargadas de los negocios, en su mayoría, tuvieron conocimiento de la pandemia por COVID-19 a través de la televisión. En relación con los empleados de dichos establecimientos, estos mostraron una actitud de miedo y pánico, lo cual es un comportamiento predecible ante las noticias de esta pandemia global.

Dentro del área de impacto en la empresa, absolutamente, todas padecieron una repercusión mayor por la posibilidad de contagio, asimismo, en el ámbito monetario podemos notar un alto efecto negativo al ser estos negocios de locales pequeños. Sin embargo, las empresas no consideraron la posibilidad de un posible paro de labores ya que sus clientes seguían con sus actividades laborales de forma normal, cabe destacar que el sector estudiantil no continuó con sus actividades normales.

En tema de certificaciones, la gran parte de las empresas cumplieron con las medidas de salubridad respectivas y demandadas por las autoridades correspondientes. En consecuencia, a esto, la mitad de los establecimientos pudieron recuperarse de forma positiva en su totalidad, regresando a su liquidez normal y flujo de clientes.

Por su parte, los empleados se mostraron dispuestos a seguir el protocolo de seguridad e higiene establecido, adaptándose favorablemente a estas normas. No obstante, no quedaron exentas de contagios, donde

poco más de la mitad de los locales tuvieron casos positivos a COVID-19, quienes tuvieron incapacidad para una pronta recuperación. Desafortunadamente, algunas empresas tuvieron defunciones de trabajadores a consecuencia de este virus.

A pesar de la baja de ingresos, disminución de pasaje y recorte de trabajadores, las empresas mantuvieron su responsabilidad ante esta situación de salubridad manteniendo sus protocolos en orden, al igual que la creación de estrategias de venta como una solución a la problemática.

Podemos afirmar que esta investigación es relevante debido a la importancia misma que representa, en el aspecto económico y de movilidad, el transporte foráneo de la ciudad de Los Mochis. Así como también, se dice relevante al aportar a la literatura parte de la historia del transporte foráneo mochitense.

La literatura, acerca de la historia del transporte foráneo en la ciudad de Los Mochis, no se encuentra en un buen estado. Prueba de ello es la poca información existente en medios físicos y digitales. Para solventar esta flaqueza, en la investigación se tuvo que dar la tarea de consultar a fuentes primarias para resolver esta problemática.

Para futuras investigaciones, se recomienda tener en mente la poca información referente a la historia del transporte foráneo de la ciudad de Los Mochis y apostar de primera mano por la consulta de fuentes primarias. Asimismo, las empresas deberían tener en cuenta la creación de diversas estrategias de venta y seguridad ante situaciones que conlleven el paro total económico de sus negocios, siendo que estos se mantienen en pie gracias a los clientes de poblaciones foráneas quienes se trasladan a la ciudad.

## Literatura citada

- Arreaza A., et al. (2021). *La Pandemia del COVID-19 en América Latina impactos y perspectivas*. CAF.
- Agencia Federal de Aviación Civil. (2022). *Estadística Mensual Operativa*. <https://www.gob.mx/afac/acciones-y-programas/estadistica-mensual-operativa-monthly-traffic-statistics>
- Banco Mundial. (2023). *Crecimiento del PIB (% anual)*. <https://datos.bancomundial.org/indicador/NY.GDP.MKTP.KD.ZG>.
- Consejo para el Desarrollo Económico de Sinaloa (CODESIN), y Tecnológico de Monterrey. (2021). *Agenda Regional Estratégica: Una ruta hacia el desarrollo (Zona Norte)*.
- Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. (2022). *Anuario estadístico de los puertos de México 2021*. <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/754572/PASITO.pdf>
- Cubillo, M. y Rivera, A. (2015). *Los retos de los Gobiernos Locales en la sociedad del conocimiento*. <https://www.kerwa.ucr.ac.cr/bitstream/handle/10669/85797/VF.%20La%20infraestructura%20%20y%20el%20desarrollo%20de%20lols%20territorios%20de%20M%C3%A9xico.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Data México. (2020). *Ahome*. <https://www.economia.gob.mx/datamexico/es/profile/geo/ahome?educationDegree2=academicDegree11&educationGrowthSelector=studentsOption0&educationYearSelector1=-Year21&occupationSelectorGender1=gender2&redirect=true&workforceSelector=salaryOption&educationYearSelector=yearAniues-Available3>
- De la Rosa, A., (2020). Paralizado, 90% de camiones foráneos de pasajeros: Canapat. *El Economista*. <https://www.eleconomista.com.mx/empresas/Paralizado-90-de-camiones-foraneos-de-pasajeros-Canapat-20200513-0010.html>
- Debate digital. (2021). Transporte público urbano de Los Mochis sigue trabajando con muy poco pasaje. *Debate*. <https://www.debate.com.mx/losmochis/Transporte-publico-urbano-de-Los-Mochis-sigue-trabajando-con-muy-poco-pasaje-20210222-0093.html>
- Debate Guamúchil. (12 de julio de 2020). *De norte a sur y hasta los poblados más alejados de la sierra sinaloense corrían las inolvidables*

- Tranvías [Archivo de Vídeo]. Facebook. <https://www.facebook.com/debateguamuchil/videos/310084533692069/>
- Gibson, C. *Los aztecas bajo el dominio español (1519-1810)*. México, Siglo XXI, 1967.
- Imagenmedia. (23 de septiembre de 2023). *Tres generaciones de los Montero presentes en el Salón de la Fama*. <https://imagenmedianoticias.mx/tres-generaciones-de-los-montero-presentes-en-el-salon-de-la-fama/>
- INEGI. (2021). Encuesta Anual de Transportes (Eat) 2020, Cifras Preliminares.
- López, A. (2018). Transporte se reactiva con el regreso a clases. *Debate*. <https://www.debate.com.mx/losmochis/regreso-a-clases-reactivacion-transporte-publico-camiones-urbanos-ahome-20180820-0107.html>
- Mejía Reyes, P., Reyes Hernández, M. R., y Vergara González, R. (2022). La pandemia de COVID-19 en la economía mexicana: condiciones iniciales, estrategias de política y efectos productivos. *Paradigma Económico*, 14(2), 55-83. <https://doi.org/10.36677/paradigmaeconomico.v14i2.19351>
- Mora P., et al. (2022). *Reconfigurando territorios a partir de la cultura, el empoderamiento de las mujeres y nuevos turismos*. Universidad Nacional Autónoma de México.
- Mora, H. (2020). Hoy el transporte urbano operará al 50% en Los Mochis. *Debate*. <https://www.debate.com.mx/losmochis/Hoy-el-transporte-urbano-operara-al-50--en-Los-Mochis-20200323-0033.html>
- OMS. (2020). COVID-19: cronología de la actuación de la OMS. <https://www.who.int/es/news/item/27-04-2020-who-timeline---covid-19>.
- Campbell, R. (1909). *Campbell's New Revised Complete Guide and Descriptive Book of Mexico*. Roger and Smith, CO.,
- Sistema de Información Cultural. (2024). Universidades en Ahome, Sinaloa: 15. [https://sic.cultura.gob.mx/lista.php?table=universidad&estado\\_id=25&municipio\\_id=1](https://sic.cultura.gob.mx/lista.php?table=universidad&estado_id=25&municipio_id=1)
- Suárez M. y Delgado J. (2015). *Entre mi casa y mi destino. Movilidad y transporte en Mexico*. Universidad Nacional Autónoma de México.
- Voz de la historia de nuestro transporte. (s. f.). *El Mirador*. <https://elmirador.sct.gob.mx/sobre-ruedas/la-evolucion-de-los-transportes-en-la-ciudad-de-mexico-i>