



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y SOCIALES

**LA NECESIDAD DE LA VELOCIDAD Y EL COMPROMISO, AZOTADAS
POR LA INSEGURIDAD Y EL NARCOTRÁFICO EN LAS CARRETERAS DE MÉXICO.**

T E S I N A

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE LICENCIADO EN
CIENCIAS DE LA COMUNICACIÓN

PRESENTA:

EDGAR ROEL CHÁVEZ SÁNCHEZ

ASESORA: DRA. FRANCISCA ROBLES

CIUDAD UNIVERSITARIA, MAYO 2013





Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

AGRADECIMIENTOS

A Dios, porque sin alguien superior y sin fé, como podemos aspirar a ser mejores.

A mí, porque aunque siempre había obstáculos, el más grande es un mismo.

FAMILIA

A mi Madre (Juana Sánchez) quien nunca dejó de inyectarme ese estímulo de lucha, aún sabiendo de mis fracasos; gracias por no dejar de creer.

A mi Padre (Santos Chávez) nunca es tarde para cerrar ciclos y abrir otros.

A mis hermanos **Israel y Danelia** las metas personales se logran poco a poco sino que le enseñaremos a nuestros hijos.

AGRADECIMIENTO ESPECIAL

A la persona que le ha dado un giro de 180 grados a mi vida, llenándola con etapas nuevas, con personalidad de bríos futuros. La persona que en esencia y por mucho tiempo me acompañó en los espacios importantes de mi vida aunque no estuviera físicamente desde que la conocí y por supuesto hoy que es un sueño hecho realidad:

Kitzia Novoa Hernández.

AMIGOS

A Donají Bazán, y Dalia Tapia, que siempre me estuvieron “chingando” con la tesis y quienes junto con Jaqueline Andrade y Pilar Juárez me apoyaron en el transcurso de la carrera.

A los eternos siete: Manuel Ramírez, Magali Gamboa de Barnett, Juan Carlos Vázquez, Laura Bobadilla, Oscar Guevara, Esther Sánchez, Sergio Duarte, gracias por su amistad.

A la Dra. Francisca Robles por creer en el proyecto y al Profesor Enrique Heredia Secretario Técnico de la Carrera de Ciencias de la Comunicación por su apoyo.

A todas las personas que en el transcurso de mi vida han aportado algo bueno y malo, profesores, compañeros de trabajo, colegas de carrera, en especial al Ing. Faz, Mercedes Serrano y Enrique Velázquez quienes conocí en Vitro; gracias por todo el apoyo y a los que hoy comparten mi esencia como compañeros y amigos

A Jayme Muñoz Gerente de Finanzas de Kuehne + Nagel México por brindarme el tiempo y el espacio necesario para terminar la tesis.

INDICE

INTRODUCCIÓN3

PRIMERA PARTE Ser transportista eje de cambio en el seno familiar
.....5

El manejar ¿acaso es la suerte de la vida?.....6

Ser transportista se lleva en la sangre.....9

El ser camionero lejos de ser un oficio, es el pan nuestro de cada día.....11

SEGUNDA PARTE Cómo transportista he aprendido, que soy pieza fundamental
en la vida fácil del consumidor final15

Como transportista vivo la incongruencia de la verdad y la honestidad19

El credo del transportista22

Necesidad, facilidad y gusto24

El camionero disfruta la llave de cada día, para ser más fuerte27

TERCERA PARTE Ser transportista de Kuehne Nagel, es tener sentido de
pertenencia. 29

Ser camionero tiene su carácter, ser el respaldo fuerte para una empresa y
manejar siempre bajo la incertidumbre y amenaza de perder hasta la vida
.....34

Las carreteras de México, no siempre son rectas algunas tienen curvas y otras tienen el concepto libre de la oferta y la demanda	36
Tramos de riesgo	39
La vida de un camionero, representa la existencia de un oficio que poco a poco se va perdiendo hasta llegar a ser solo un vehículo de transporte y de carga.....	41
CONCLUSIONES	44
BIBLIOGRAFÍA	50

INTRODUCCIÓN

El presente trabajo es una forma de hacer extenso una problemática que solo conocemos de vista, y esto es porque los medios informativos difunden la información de acuerdo a los intereses de los involucrados en el tema. Para desarrollar este trabajo, tuve que hacer un diagnóstico en donde pudiera compaginar la comunicación y la logística en los terrenos del trabajo que desempeño actualmente. Coordiné la logística de un servicio outsourcing de servicios de mensajería interna.

La comunicación es un proceso aún no desarrollado en las organizaciones que puede ser el proceso integral entre ellas, en donde al realizar todas las actividades puede existir la homologación de procesos con la plena conciencia de alcanzar resultados benéficos para la sociedad, para los y las que en ella vivimos.

Para hacer un poco más humano el problema de la inseguridad en las carreteras, y sensibilizar conscientemente a aquellos que deseen conocer la verdad sobre lo que significa ser camionero, un trabajo al parecer muy formal; sin embargo con los contratiempos que hasta ahora se ha convertido las carreteras de México.

La tesina que hoy presento, plasma la información obtenida por los protagonistas por experiencia de vida, la más acertada realidad que viven, experimentan y enfrentan los Transportistas con quienes convivo a diario, ya que relatan las historias de parajes algunos conocidos, otros no; pero que divididos por las vías de comunicación terrestre, las toman como sus historias de vida, lo cual sirve para

enfrentar el día a día en un país lejos de crecer social, económica y políticamente se está destruyendo.

Para desarrollar este trabajo se aplicó la entrevista, como la forma más veraz y fidedigna que me diera los cánones comunes de sus historias de vida con el quehacer diario de su trabajo; con la información obtenida se construyeron los relatos periodísticos

Realizar y desarrollar estas historias de vida, me permiten volver a retomar la parte innovadora de investigación con un sentido profesional que me vuelva a introducir nuevamente al ser de la carrera de Ciencias de la Comunicación, con ese enfoque reflexivo en cada historia redactada profesionalmente después de casi catorce años de haber egresado de la carrera.

Una historia de vida es “es una técnica que permite obtener información sobre el sujeto de investigación, lo cual conduce a emitir supuestos, con el fin trazado al inicio de la investigación, además, la historia de vida es el recuento de los acontecimientos significativos en la vida del sujeto, es una narración escrita.”¹

Es fundamental tener presente que en cada individuo hay una voz propia, única, original, como su historia misma. La finalidad es construir hechos mediante la recopilación de testimonios para crear panoramas o escenarios futuros y poder resolver problemas bajo este tipo de investigaciones testimoniales.

El relato periodístico testimonial es la herramienta que sirve para armar narraciones que permite plasmar historias provenientes de la realidad social, con la

¹ [http://historiadevidaunesvt10.blogia.com/2010/062901\(16 de Marzo 2013\)](http://historiadevidaunesvt10.blogia.com/2010/062901(16%20de%20Marzo%202013))

finalidad de compartirlas. “La narración periodística testimonial sólo puede entenderse si se considera que las historias convertidas en relatos por el periodista emergen de la realidad; la finalidad es motivar una reacción en el lector, tal vez la reflexión de un hecho, la valoración de una persona, o de una vivencia personal, la indignación ante la injusticia”²

Este trabajo cuenta con tres partes:

1° Ser transportista eje de cambio en el seno familiar.

2° Cómo transportista he aprendido, que soy pieza fundamental en la vida fácil del consumidor final.

3° Ser transportista de Kuehne Nagel, es tener sentido de pertenencia

² El relato periodístico testimonial perspectivas para su análisis Tesis de Doctorado FCPS-UNAM Francisca Robles 2006 p 179.

PRIMERA PARTE

Ser transportista como eje de cambio en seno Familiar

En México, como en otros países que buscan el desarrollo en los planos económico, social y político de sus municipios, estados y por supuesto del país. Siempre veremos que los capitales para llevar al cabo dicha transformación son extranjeros. Empresas como Coca-cola Unilever, Toshiba, 3M, Office Depot, Daimler Chrysler, Volkswagen, Nissan Mexicana, sólo por mencionar algunas necesitan de seguridad en la logística del traslado de sus productos. Para que esto suceda hay otras empresas que dedican sus conocimientos corporativos para ofrecer servicios que beneficien a empresas antes mencionadas y llevar al cabo sus planes de crecimiento y expansión.

Uno de esos servicios es el de la logística, para que empresas de renombre establezcan un crecimiento funcional y rentable en las ciudades que desean instaurar un crecimiento y en donde está involucrado el capital de empresas trasnacionales, que a pesar de sus fuertes inversiones para implantar nuevos retos de crecimiento deben confiar en una infraestructura que garantice sus inversiones.

Empresas como Kuehne Nagel México ofrece servicios de logística, en donde la comunicación terrestre es tan sólo una parte importante para el cumplimiento de dichos retos de crecimiento de las empresas.

La parte de transporte terrestre tiene ventajas, por las fuertes inversiones en los caminos construidos, sin embargo son los camioneros quienes han construido la infraestructura de transporte terrestre que México requiere; es con su trabajo que se pueden materializar los sueños de los inversionistas extranjeros como nacionales. El resultado está en cada kilómetro de carretera que conforma la red federal, en cada camino rural que acerca a los mexicanos que viven en las localidades más apartadas; son los cambios que poco a poco van integrando lo que llamamos crecimiento y progreso.

Qué fácil debería ser el crecimiento de los municipios de cada uno de los estados de México, si en verdad se administraran los recursos destinados para ello, para su construcción y con ello se vieran beneficiadas las personas que viven en estos municipios. Sin embargo la realidad es otra.

En México ser transportista, o camionero tiene ventajas pero cada día, van creciendo las desventajas, considerando más que en el interior de la república, obedece al sedentarismo y carencia de oportunidades, no hay formalidad en los empleos, la falta de oportunidades laborales para los profesionistas se ven mermadas por cambios estructurales de empresas de peso.

Ser camionero en el norte del país es un himno a la valentía, al aplomo, al arrojo de hacer lo que no se ha pensado por los suyos, por llevar que comer a la mesa de tres o cuatro niños, una madre, y dos mayores de edad.

En esta primera parte se presenta Marco Antonio Delgadillo como el primer entrevistado que me brinda la información de lo que es ser un camionero, lo

acompañan otros camioneros que por breves momentos alimentan la entrevista para hacer más formal la información de la entrevista y del relato.

El manejar, ¿acaso es la suerte de la vida?

Son las cinco de la mañana, el sol apenas vislumbra su magia, sobre el poblado de Navolato. Este paraje de reciente crecimiento y de poca madurez social fue creado en 1982; y llamado “cerco de tunas o nopales” de acuerdo a la lengua Mayo y descrita por el historiador Heberto Sinawaga³.

Curiosamente alberga la vida de cientos camioneros que antes se dedicaban a la siembra de la caña de azúcar.

Para Marco Antonio Delgadillo, ser camionero se debe a la divinidad del pago, porque cuando él aprendió a manejar, era porque soñaba con ser un gran ingeniero en sistemas computacionales; sueños que recorren su mente, sonrío meditando y con una mirada perdida en el espacio, dice “cuando me inicie en esto de la manejada, estoy hablando más o menos por 1994, siempre le dije a mi papá, que era por mientras, que era una ayuda para terminar mis estudios, pero quien iba a saber que me iba a gustar la lana, ¡verdad!” En sus inicios él alcanzó a acariciar la gloria de llegar a su casa cargado de cosas, era cuando el dinero de verdad valía, quizá un viaje podía oscilar entre los ocho mil pesos y los diez mil

³ Heberto Sinawaga Historiador, narrador y periodista. Nació en Angostura, Sinaloa en 1930. Fue responsable de la edición de los noticiarios de televisión del Canal 3 de Culiacán. Autor de "**Sinaloa, historia y destino; Sinaloa agricultura y desarrollo; El agua al revés; de las novelas El derrumbe del infierno; Fácil de arder; de la biografía Ferrusquilla dice: Echame a mí la culpa; y Música de viento**". Historiador oficial del estado de Sinaloa; indica que el nombre correcto es "cerco de nopales" [http://Wikipedia.sinaloa/hebertosinawaga.navolato.com\(16/abril/13\)](http://Wikipedia.sinaloa/hebertosinawaga.navolato.com(16/abril/13))

pesos, más viáticos, en ese tiempo no había tanta competencia, ni inseguridades en carretera, salvo las que conlleva ser camionero.

Para Marco Antonio quien con sonrisa de ceja a ceja, deja escuchar que diversos momentos marcaron su vida, para ser camionero y tomarle cariño y respeto a su profesión.

Sinaloa es uno de los estados agrícolas de México; en donde el fuerte accionar de la caña de azúcar, la colecta de las tunas y en pequeña porción el maíz; han satisficido la actual economía de ese estado. Adicionalmente, cuenta con una de las más grandes flotas de pesca del país. Culturalmente, es conocida por su música típica, la Banda, que para nosotros es música de viento, o la Tambora; que



nos remonta a un cantante por demás conocido, y ahora ya está finado, siempre llevaremos ese pegajoso ritmo al compás de unas estrofas que versan así: “dime que cosa me hiciste que no te puedo olvidar

Imagen de los Municipios de Sinaloa
es.wikipedia.org/wiki/Sinaloa

nuestro camionero. Aparte de la Banda y la Tambora, existe un juego étnico y popular mejor conocido como la hulama, versión regional de juego de pelota prehispánico, se practica todavía y poco a poco va cobrando vida.

“Para ser camionero debes sentirte dueño de tres cosas importantes, la familia, que es el motor de tu vida, el amor a tus padres, porque son ellos los que al final

del día esperan por ti, y porque te vaya mejor, y tus hijos, porque son ellos los que me mueven el sentimiento de hacer más, luchar más y trabajar más por ellos.”

Describiendo la majestuosa cantidad de riquezas naturales, hemos de encontrar la paupérrima situación que impera en sus 18 municipios que lo conforman. Para

Marco Antonio Delgadillo proveniente de Navolato, él, dentro de su plática manifiesta abiertamente que, por falta de oportunidades, su única alternativa de trabajo honesto es ser transportista. Él sabe que tuvo la oportunidad de sacar una carrera, y tener quizá otro panorama que pudo vislumbrar otro futuro, otro lugar, otro espacio en su vida.



Imagen de los Municipios de Sinaloa
es.wikipedia.org/wiki/Sinaloa

A pesar de que Sinaloa está ubicada en una región naturalmente fértil, cuenta con 11 ríos y 11 presas. Cuenta con 656 kilómetros del litoral pertenecientes en su mayoría al Golfo de California y el resto al

Océano Pacífico. Además de tener 12 bahías y 15 esteros. Sinaloa se

divide en 18 municipios (citados de Norte a Sur): Choix, El Fuerte,

Ahome, Guasave, Sinaloa, Mocorito, Angostura, Salvador Alvarado, Badiraguato, Culiacán, Navolato, Cosalá, Elota, San Ignacio Mazatlán, Concordia, Rosario y Escuinapa

es.wikipedia.org/wiki/Sinaloa.2
9/abril/13

Ser transportista se lleva en la sangre.

Desde los 16 años, Marco Antonio Delgadillo le dio por aprender a manejar, siendo estudiante de un centro tecnológico del municipio de Navolato Sinaloa. Hijo único, de padres de escasos recursos, dedicados a la siembra, al trabajo duro de sol a sol, de una madre hecha en el hogar, recargada en los quehaceres de la casa; el mismo cuenta “ soy el orgullo de mis padres y el ejemplo de mis primos que me han seguido” Según cuenta que cuando él estaba estudiando y necesitaba dinero para sus gastos escolares, pues los tíos le ayudaban. Y cómo era su ayuda “mis tíos trabajan en una zona aduanera de Sinaloa, ahí donde están trabajando ellos siempre hay trabajo, y en su momento la mejor manera de apoyarme fue brindarme un trabajo de medio tiempo. Comencé apoyando en los centros logísticos de distribución de mercancía aduanal porque siempre había algo que hacer en esos lugares, y recordando que las actividades a realizar era acompañar al camionero para cargar y descargar en las diferentes ciudades que colindan con su estado pues siempre me aventuré a ir con ellos, “a fletarme”, a sudar con ellos el verdadero sabor de ganarme ese dinero.

Y fue desde entonces que le gustó la vida de ser camionero, enfrentando los diferentes riesgos que este trabajo conlleva. En este espacio de entrenamiento conoció al que muy pronto sería su suegro, al señor Cruz Trueba de la O, camionero de nacimiento. Marco Antonio se dedicó a acompañar a Don Cruz, en todos y cada uno de los viajes que realizaba, ciertamente no lo hacía por conocer más de la ruta que realizaba don Cruz; Marco Antonio se hizo de aprendiz y

ayudante porque al conocer a Rosario Trueba, se olvida que tiene una vida, que tiene una carrera, y quizá un mejor destino con un futuro prometedor.

Marco Antonio al trabajar por cinco años con Don Cruz y después de haber demostrado con carácter que puede ser un buen novio, yerno y eterno enamorado de la hija de éste; se casa con María del Rosario Trueba. De acuerdo a palabras del mismo Marco Antonio, su suegro una persona de grandes brazos, de carácter, entrón para los golpes, fue quien le enseñó todo en cuanto a ser camionero. “Le tengo aprecio y mucho cariño a mi suegro, siempre fue como un amigo para mí, se lo demostré muchas veces, sin embargo ser caminero se lleva en la sangre y es así como se despide un camionero, siempre cumpliendo con el trabajo. Mi suegro realizó un viaje llevando un tráiler de doble remolque, ese día mi suegro me invitó a desayunar, y me platicó que me encargaba su casa, a su esposa, (mi suegra) y a mis cuñados, porque iba a realizar un

viaje largo llevando una carga complicada; según cuentan que mi suegro se despeñó desde un libramiento que colinda entre Guasave, Mocorito y Guamuchil. Guasave es la cuarta región en orden de importancia en el estado y cabecera del municipio del mismo nombre Mocorito y Guamuchil son otros



municipios situados en la llanura costera del Pacífico, a la entrada del Golfo de California y en el corazón de una rica región

Ubicación geográfica de Sinaloa
es.wikipedia.org/wiki/Sinaloa

Agrícola de México". Fue fundada hace más de 400 años y es considerada como la frontera norte.

Su etimología está en entredicho, algunos dicen "*Lugar entre milpas*", pero la traducción oficial es "*Heredad en el agua*" municipio de Sinaloa.

El ser camionero lejos de ser un oficio, es el pan nuestro de cada día.

Para Marco Antonio Delgadillo, ser camionero representó en su primera etapa de camionero, pues un trabajo, bueno, padre muy riesgoso, pero solo por lo que representaba manipular un tráiler con veinte o treinta toneladas de mercancía.

Trabajo que era redituable, que le daba para satisfacer las necesidades básicas de una esposa y dos hijas; antes de tener a un tercero.

“Mira, que te puedo decir, el trabajo del camionero, es bonito, a mí me gusta, pero debes tener un patrón buena onda, de esos ya casi no hay, porque los patrones de ahora, son más tramposos, solo quieren ganar ellos, y pues sin pensar en nosotros, aquellos que nos dedicamos a esto lo vemos como una necesidad de perseguir el sustento de todos los días”

En efecto, para un transportista establecido, los sueldos corren desde los 3,500 pesos el más alto, por viaje, hasta por 500 pesos por viaje.

“Mi esposa es la que ve cómo está cambiando la situación de los precios, estamos en serios problemas, la verdad no hay dinero que alcance para satisfacer aunque sea la canasta básica de una familia de cinco personas como la mía”

Antonio Segovia tiene 70 años y emprendió su viaje desde Navolato Sinaloa junto a una copiloto muy especial: su esposa Gregoria de los Santos (diez años menos). “Vivimos cómo podemos. En esta zona ni siquiera tenemos baños”, se queja el matrimonio mientras cuenta los días de espera: hace casi una semana que no se les da la orden para depositar, en la central de abasto su carga.

“Hacemos la comida que podemos y donde podemos. No es muy lindo vivir así, pero como no ganamos fortunas hay que estar ahorrando todo lo que se pueda”, dice con cierta tonada el camionero Antonio.

Hace poco, la pareja compró el vehículo y se lanzó a la ruta. Como no se consigue otro trabajo, ahí van: surcando caminos. Se quejan del precio de la gasolina y de la poca ganancia a tanto esfuerzo, “pero no queremos salir a robar”, justifican.

Entre té y café, se les va la tarde. El día comienza con la acostumbrada ronda de preguntar a los porteros cuánto falta para bajar la carga. El apuro se debe a que los camioneros no quieren perder más dinero por estar “parados” en el mismo lugar tanto tiempo. Quieren emprender el regreso para “agarrar otro trabajo” y recaudar un poco más.

Saben que a la vuelta de cada viaje tendrán que verificar –otra vez- el estado del vehículo, de las gomas y enfrentar, en el camino, a la policía que les busca miles de vueltas para ganarse unos pesos extra. Y eso, a los trabajadores, les duele en los bolsillos. “Pero no queda otra”, acota Gregoria con aire de resignación.

Después, con los demás camioneros, llegará el tiempo del Truco, de calentar el fuego para hacer comidas (a veces se juntan entre todos y hacen una común); será también el momento de la siesta y de lavar las ropas propias y de los acompañantes.

Casi nadie está solo. Así como unos viajan con sus esposas, otros las dejan en casa con los chicos y se acompañan de un hermano. Es el caso de Víctor Mendoza, un regiomontano de veintisiete años que se dedica a la profesión desde los dieciocho. “En Rosario por lo menos tienes baños. Pero acá hay que caminar como diez cuadras para comer, diez para ir a un baño, si puedes conseguir alguna ducha si tienes suerte... ”, grita mientras estaciona esa mole con ruedas y aprieta la ampolleta de cerveza de la tarde.

La situación de un camionero va cambiando, antes era como un sueño viajar, conocer, trabajar para ganar el dinero que cambiara la vida de aquel que sueña con manejar un tráiler, o un tourton de más de 20 toneladas, todo cambia.

Cambia desde el proceso de enrolarse, efectivamente, ahora ser un camionero tiene sus reglas, tiene su mística, tiene su sabor, su color y sus deficiencias, como todo trabajo, te dicen que vas hacer pero no como lo vas a obtener para realizarlo.

Para Marco Antonio fue un desenlace poético trabajar como camionero, pero para otros la filosofía cambia.

SEGUNDA PARTE

Cómo transportista he comprendido, que soy pieza fundamental en la vida fácil del consumidor final.

Quizá cuando usamos un lápiz, te pones una ropa, usas zapatos, te lavas los dientes, comes tortillas, masticas un chicle, o te bebes una coca-cola piensas que fácil es ir a los centros comerciales y obtenerlos; a veces no lo haces porque lo tienes a la mano. ¿Pero acaso sabes qué es lo que en realidad existe atrás de todo esto para que podamos tener un libre acceso a todas las comodidades que nos presentan? ¿Qué existe entre un embarque, un descargue o un simple traslado de una bodega, almacén o planta fabril hacia los centros y tiendas departamentales o de distribución para el consumidor final?

Soy Raúl Jiménez, camionero de 54 años, empecé a trabajar a los 16 años, “la historia que les voy a contar, data desde que el señor Gustavo Díaz Ordaz fuera el presidente de México y en donde en sus discursos eran como leyes al cambio. “Yo comencé a trabajar en las periferias de mi estado natal, soy de Nuevo León, del municipio de Santa Catarina soy regiomontano por nacimiento, pero camionero por tradición, mi padre fue camionero, mis tíos, mis abuelos por parte de mi madre y mi padre. Mis compadres son camioneros, mis primos, bueno somos un buen de familia que nos dedicamos a esto de la manejada.”

Recuerdo una vez que cuando me decidí a ser camionero, pues fue porque ya me había comido la torta, y no tenía dinero para casarme y ofrecer algo a la madre del hijo que ya venía en camino, entonces fue ahí donde me jaló mi propio suegro, me dijo: “bueno cabrón, ya te di confianza, ya te dejé entrar a mi casa, ya te di esposa... que más quieres” y le contesté, ¿pues trabajo? ¿Qué no? Y se lo regreso con un nieto, ¿Qué no? y que soltamos la carcajada, él por amistad, y yo por miedo y nerviosismo, porque de verdad no sabía que su hija ya estaba embarazada.

En el tiempo que llevo de camionero, he vivido diferentes cambios que representan mi madurez ante la adversidad, ante los problemas que me han hecho reencontrar un significado por lo qué y para qué lo hago.

Una vez cuando, yo tenía 24 años, me encontraba esperando turno en la zona aduanera de Monterrey, eran como las cuatro

Santa Catarina es como el Estado de México, una ciudad en crecimiento, que colinda con la capital de Monterrey, “se cuenta que cuando llegó Don Alberto del Canto la colonizar esta parte del país, él dejó una especie de estancia, digamos como un hotel, que en ese tiempo se le llamaba estancia. En este lugar era como el lugar a descansar para las personas que se dirigían de Monterrey hacia Saltillo. El fundador de Monterrey el entonces Diego de Montemayor le otorgó a Lucas García una extensión de tierras y agua, poco a poco fue cambiando, primero fue una hacienda, importante ya que por ella se encontraban grandes ríos, que ahora alimentan a la ciudad de Monterrey; con el tiempo se convirtió en villa, y no hace mucho la nombraron ciudad se han acercado un cumulo de personas, que por la situación en la que se encuentra el estado de Monterrey y sus municipios pues no aseguramos la calidad de cada una de ellas.

es.wikipedia.org/wiki/monterrey/santa_catarina

de la mañana, el frío se sentía encanijado, pero el trabajo es el trabajo, y fue ahí donde comencé a ver cómo eran cargados los tráileres, y los movimientos negros

que en ellos existen. Cuando un tráiler es cargado, ya están en contubernio tres partes, la aduana federal, la policía federal y las autoridades gubernamentales, así como la empresa transportista y los camioneros negros.

Bueno como te iba diciendo, ese día vi el tráiler cargado con productos perecederos, sin embargo los embalajes son muy grandes, en el interior ya llevan los paquetes muestra, porque ese camión es el señuelo, es el tráiler que se va dejar a la deriva, y es en donde se avisa o como se dice: “se da el pitazo”.

En si la droga entra por otras rutas con otro tipo de vehículos, y por rutas que se han dejado de vigilar por prestarle atención al tráiler negro o cargado.

Este tráiler cargado puede llevar hasta tres

toneladas de estupefacientes, nada comparado con los otros vehículos que en total pueden llevar hasta veinticinco o treinta toneladas para su entrega en Laredo, Reynosa, Nuevo Monterrey, etc.

Es ahí donde valoras el trabajo que desempeñas, lo importante de una carga, la confianza de la empresa dónde trabajas. Uno no sabe que con el tiempo, el narcotráfico puede incluirte en un trabajo. Esto es porque las empresas

Respecto al robo de transporte de carga en Nuevo León (Monterrey y su periferia) se registra un incremento de forma continua en los tramos carreteros: Monterrey – Durango, Monterrey - San Luis Potosí, Monterrey - Nuevo Laredo, Monterrey - Reynosa Tamaulipas, Monterrey – Saltillo.

mapadelictivo.blogspot.com/2013/04/29/abril/13

transportistas han sido golpeadas, extorsionadas a más no poder, sin que las autoridades hagan algo por detenerlos.⁴

Es ahí donde vislumbras la verdadera importancia que tiene de valor la vida fácil y el producto que transportas, para su venta puntual al consumidor final.

Tarde o temprano el teatro se cae, el Narco nunca pierde, siempre gana, las noticias que tu ves en el televisor, son farsa, mentiras, porque nunca pasan la realidad fría y sin censura.



Imagen/El Reforma/ Marzo 2013

En otra ocasión, no hace más de cuatro días, las autoridades catearon la casa de uno de mis compañeros, llegaron a las tres de la mañana. Y esto fue porque cerca de esta casa, hubo seis asesinados, cinco hombres y una mujer, porque la casa que habitaban era un punto de encuentro. Los puntos de encuentro son los lugares de compra y venta de droga.

Mi compañero vive en las calles de Luis Donaldo Colosio y Oriente tres en la colonia López Mateos municipio de Santa Catarina en el Estado de Nuevo León, él en determinadas ocasiones ha sido objeto de detenciones, y confusiones por las autoridades estatales y federales; yo lo conozco desde hace mucho tiempo y no

⁴ Información proporcionada por la Asociación Nacional de Empresas de Rastreo y Protección Vehicular (ANERP), 12/12/12

creo que esté metido en el narco, quizá sus huercos, que por ganarse la plata de volada, incursionan en el sicarismo, en los puntos de encuentro, en la transportación y en los burrajes de droga.

Como transportista vivo la incongruencia de la verdad y la honestidad.

Después de un cierto espacio en calma, en silencio, suelta sonora carcajada, Raúl Jiménez, y me pregunta, ¿crees que vivimos en un mundo honesto? ¿Qué las autoridades realmente hagan su trabajo? No, no lo creo, se responde en tono de burla, aun cuando se haya cambiado de gobierno, las reglas, las imposiciones, las extorsiones, los arreglos y un sin fin de cosas, hemos de vivir, de experimentar para llevar el sustento a nuestras familias.

Ustedes creen que la vida de un camionero es como cuando les pagan una buena comisión por un buen viaje, no, no lo es totalmente, al contrario.” “Muchos soñamos en diferentes momentos con ser camioneros. Es decir, dejar la casa, subir a un camión y empezar una nueva vida recorriendo pueblos y nuevas experiencias. Sin embargo, el oficio del tipo que se pasa días enteros frente al volante no es tan maravilloso como se ve desde afuera. Hay muchas cosas que hacen pensar que es bueno haber conseguido otro trabajo.”

Los camioneros de las rutas regias se enfrentan a delincuentes, sí, pero delincuentes de verdad. Son víctimas del robo de ganado, electrodomésticos y de cuantas mercancías lleven en sus tráileres; por lo general, no salen victoriosos. Además, casi nunca se van con la chica linda de la historia. En ese sentido están fritos.”

“Y por si fuera poco, enardecidos por enfrentar siempre a diario este tipo de atropellos, las autoridades que deben cuidar, proteger y ayudar a los transportistas, nos extorsionan, nos venden su seguridad, nos piden mordida por falta de documentos, o porque ya se sacaron nuevas leyes con respecto a la libre circulación de tráileres en carreteras y ciudades.”

“Este tipo de hechos, me dejan perplejo, o más bien diría “pendejo”, cómo es que empresas con suministros muy grandes deben ser extorsionadas para que nosotros no salgamos lastimados, las mercancías no sean robadas, o en su caso no usen sus vehículos cómo bodegas y transportes para el narcotráfico.”

La verdad es una clara incongruencia entre la honestidad de personas como yo, que pasamos días enteros, manejando, manteniendo nuestros documentos en regla, para que federales, autoridades estatales y de servicio de apoyo nos multen.” “Ellos no se dan cuenta de los peligros que enfrentamos, para que grandes empresas, para las que les trabajamos; le faciliten la vida a ustedes consumidores.”

“Esto que sucede es una verdad muy cabrona, no porque te lo esté contando, pero imagínate el grado de adrenalina que llevamos, desde que salimos con la carga, ese ya es estado de responsabilidad, y este se va incrementando cuando salimos de la según entre comillas seguridad que te brinda una ciudad. Bueno ya que hemos salido a la carretera, siempre vamos en hilera de tres o cuatro tráileres juntos, porque la verdad si está muy de su chingada madre manejar solos.”

“Bueno creo que ya te conto Delgadillo como se manejan las cosas con los transportistas de su empresa, pues he conocido a muchos compañeros que han trabajado aquí con nosotros, que nos han platicado que les han sembrado el tráiler. Esto seguido pasa, porque antes de la entrada de la droga, era el simple transporte de los químicos que ahora usan para hacerla; antes como que era una manera tranquila, en donde no se corría ningún riesgo; ahora es diferente, porque hasta entre ellos se están peleando el mercado, el territorio, las rutas, es más se han quebrado entre ellos por lealtad a los pinches burreros grandes.”

“Hace unos días me encontraba en Santa Catarina, cerca del mercado local de la colonia Morelos, ahí, unos compas estaban comiendo, pero de a leguas se veía que eran sicarios, habían aparcado sus trocas, enfrente del mercado, por la hora creo que eran como las doce del día, por el temor que se vive, se respira y se come, pues no había mucha gente. Ahí estaban los federales comiendo, pero ¿qué crees que hacían?, estaban cuidando a uno de esos sicarios, es una situación que ya sabemos, porque, parte de las autoridades ya se han vendido de esa manera, para poder trabajar y para dejar trabajar a estos señores siempre hay un federal atrás de ellos. Bueno el punto era que desde donde estaba sentado, comiendo y observando, pude escuchar cómo se tiraban palabras ofensivas, palabras que uno solamente las escuchaba y se levantaría con ganas de dispararle al otro; pero no ocurrió eso, lo que sucedió fue que llegó otro grupo de sicarios y sin temor a nada, sacaron los cuernos de chivo, mataron a los dos sicarios y a los dos federales. Y salieron corriendo a excepción de uno, que les puso un recado, que creo decía: “ni Zetas ni Templarios, somos familia”.

¡Como ves! No, si te digo, si como transportista vivo la incongruencia de la verdad y la honestidad.”

El credo de los transportistas

“No si todo tiene un ser, un momento, un tiempo, antes como camioneros si veíamos este tipo de sucesos, y lo tomábamos como hechos aislados. Ahora es diferente, ya no hallamos adonde asirnos, a donde dirigirnos, con quien hablarlo, o sacarlo, porque la violencia nos ha acaparado, nos ha marginado de ser personas libres.”

Ya tiene tiempo, pero un compañero llegó a la aduana, le decimos el “sordo” porque solo escucha lo que le conviene, él nos dijo y ustedes ¿no tienen miedo? El miedo mí estimado, es la forma que nos hace reflexionar sobre nuestro trabajo, lo que hacemos, cómo lo hacemos y para quien lo hacemos.

Sabemos que si no cumplimos con la responsabilidad de hacer un viaje, jamás veríamos el resultado de ese viaje que se traduce en regresar a casa, con el bienestar de tu familia, con la alegría de encontrar un plato de frijoles y compartirlo

Los Zetas es una organización criminal mexicana. se formó a partir de un grupo de militares que desertaron del Grupo Aeromóvil de Fuerzas Especiales (GAFE), Grupo Anfibio de Fuerzas Especiales (GANFE) y de la Brigada de Fusileros Paracaidistas (BFP) del Ejército Mexicano, fundados en 1994 con motivo del levantamiento zapatista de Chiapas y único grupo antiguo de élite que fué entrenado por la CIA de los Estados Unidos. Cuyo principal negocio es el tráfico de drogas, la extorsión, el secuestro, el homicidio, el tráfico de personas y el robo de autos.

Los Caballeros Templarios es un grupo criminal surgido en el estado de Michoacán, México en marzo de 2011. Sustituirían al grupo delictivo conocido como La Familia Michoacana, al paso del tiempo se trataba de una escisión de dicho grupo.

La Familia Michoacana es una organización criminal dedicada al narcotráfico y a diversas actividades ilícitas, con base de operaciones en el estado de Michoacán, México y la zona limítrofe del Estado de México y Guerrero.

Fuente:
[es.wikipedia.org/wiki/Guerra_contra_el_narco
tráfico_en_México](https://es.wikipedia.org/wiki/Guerra_contra_el_narco_tr%C3%A1fico_en_M%C3%A9xico)

con los hijos, con la esposa y que a pesar de todo el peligro que afrontamos, los días que no podemos ver a la familia; nos hace cambiar, hacia dentro de uno para volvernos más de vida, más de Fe.

“Nuestro credo es el siguiente: “No hagamos la vida posible, mejor hagamos la vida única” Porque no sabemos qué pasará si algo sale mal, si somos abordados, y presos, o asaltados y asesinados.

Nuestro credo es lo que podemos hacer hoy, lo que vamos a presentar hoy, lo que vamos a realizar en este momento y si por alguna razón sucediera otra cosa, hemos cumplido como camioneros.”

“Desde que comenzamos a ser camioneros, comprendimos que nuestra misión como trabajadores del volante es allanar el camino, sin embargo, todo va cambiando, todo va moviéndose y transformándose, antes no teníamos esa parte de enfrentarnos al sicarismo, a narcos, o a las autoridades como pretexto de revisiones o de cateos porque tu carga se ve sospechosa.”

No, nada puede ser como antes, el ser camionero representa muchos peligros, tampoco recaudan fortunas, ganan lo justo para vivir y ese dinero se les va en el pago de mensualidades por el vehículo, por las visitas a los talleres mecánicos, y para el sustento de su familia. Pueden pasar a veces hasta diez días sin ver a sus familias y así como tardan tres en llegar, por ejemplo, pueden estar una semana a la espera de una orden que les permita entregar la carga. Los más afortunados, en una de éstas emprenden el viaje con esposa e hijos y juntos, duermen cómo y dónde pueden. Así consiguen mantener el contacto con los seres queridos y

evitar, cuando regresan a sus casas, la famosa pregunta de los hijos: “¿mamá, quién es el señor que acaba de llegar?”. Sin embargo, más allá de problemas de un acontecer diario, los camioneros sienten que su oficio es una sacrificada pasión.

Necesidad, facilidad y gusto.

Casi nadie está solo. Así como unos viajan con sus esposas, otros las dejan en casa con los chicos y se acompañan de un hermano. Es el caso de Víctor Mendoza, un regiomontano de veintisiete años que se dedica a la profesión desde los dieciocho. “En Rosario cuando vas a descargar, o entras a una empresa o bodega a descargar por lo menos te prestan un baño. Pero acá (en México DF) hay que caminar como diez cuadras para comer, diez para ir a un baño y si puedes conseguir alguna ducha y eso si tienes suerte” esto me lo grita mientras se levanta a estacionar la mole gigantesca de doble remolque con ruedas, lo hace caminando sorbiéndole a la ampolleta de cerveza de la tarde.

Víctor se metió a camionero por tres motivos: necesidad, facilidad y gusto. Dice que entre todos los camioneros se forma un lindo grupo: “con muchos me hice amigo. Es que a veces nos volvemos a encontrar, ¿viste? Tú sabes: vas de un lado a otro, a veces se repite el lugar y se da la casualidad, de que te encuentras con el mismo tipo con el que comiste un asado hace como dos o tres meses, ¿viste? y bueno, después de tantas veces medio que te ganaste un amigo”, afirma el camionero. Cuantas veces los hombres rudos de este tipo de volantes trabajan

solos y más que nada andan solos, difícil situación para un ambiente estresante, no tanto por la manejada, si no por las inseguridades que los rodean.

Lo lamentable, acota, es que pasa gran parte del tiempo sin ver a su familia; y sobre todo extraña a su hijo de apenas un año. “¿Sabes cómo lo extraño?” Se queda mirando al espacio, al infinito, la mirada se pierde en un punto al fondo de la calle que lo lleva en espacios irreales a imaginar a su hijo, a su esposa a su familia. “Es para morir, encima de eso, esta es la época, que por su edad, en que uno más puede disfrutarlo, pues no se encuentra cerca verdad, pero, ¿viste? hay que trabajar, hay que llevar el chivo y lamentablemente no puedo estar en casa como me gustaría, pero no hay de otra”.

Como sus colegas, le tiene miedo a los robos al contrabando, al narcotráfico y es en este sentido, que comentaron que un compañero lo vivió en carne propia; “el que la pasó mal, fue Carlos Negrete, él es de Guasave Sinaloa, quien alguna vez fue perseguido por delincuentes. Su camión no nos deja

El Reforma lleva en su primera plana las denuncias hechas por empresarios referente a los ataques, por parte de la delincuencia organizada, que han sufrido algunos de sus empleados en las carreteras y vías férreas país.

A decir de directivos de empresas consultados por el periódico, los ataques se han extendido a transportistas de llantas, electrodomésticos, metales, minerales, cigarros y otros productos que hasta hace un tiempo la “libraban”.

Los lugares donde se registran el mayor número de robos están los tramos carreteros de Monclova y Nuevo Laredo, en Escobedo, dentro del área metropolitana; el libramiento de Monterrey en sus cruces con las carreteras a Saltillo, Monclova y Colombia, así como la carretera a Tampico, así como Tijuana, Reynosa, Tamaulipas y los estados aledaños al Distrito Federal y Nuevo León.

Fuente:

elreforma.seguridad/marzo2013

mentir: sobre el lado izquierdo pueden apreciarse los vestigios de dos balazos. “Eso no es nada”, afirma mientras muestra las huellas e intenta minimizar: “hace cuatro meses asaltaron a un compañero y lo mataron. Hay partes de Laredo y Monclova a las que de noche ni loco entro.

Negrete tiene 47 años pero es camionero desde los 28. Cuando comenzó, recuerda, este trabajo le era una gran pasión; hoy, en cambio, es sólo una obligación. “No hay en este momento muchas alternativas para laburar. Agarras lo que tienes o puedes y punto. No se puede elegir demasiado”, piensa. “Fíjate que un albañil gana más plata que un camionero. Y encima tienes un jefe que te apura y una responsabilidad enorme”.

A los 26 años, Ángel Negrete aprendió que la mejor manera de alejar la soledad y no extrañar a la familia es llevándola consigo en sus recorridos. Así es que subió al camión a su esposa y a sus hijas y montó un miniturismo algo raro. “Ahora decidí hacer algunos viajes con mi familia. Si no, todo está mal calcula que cuando te toca estar parado tanto tiempo como ahora; uno pierde plata. Se termina haciendo el viaje con el objetivo de empatar y no perder plata. Ojo, te hablo de empatar, no de ganar. Es que estando muchos días esperando a que te dejen bajar la carga te hace perder. Pero bueno, es mi único ingreso”.

“Si no lo llevas como una pasión, este trabajo no lo puedes aguantar”, sostiene. Claro, él se crio en un camión. “Mi viejo era camionero y yo lo acompañaba cada vez que podía. Podría decirte que soy camionero desde que nací”.

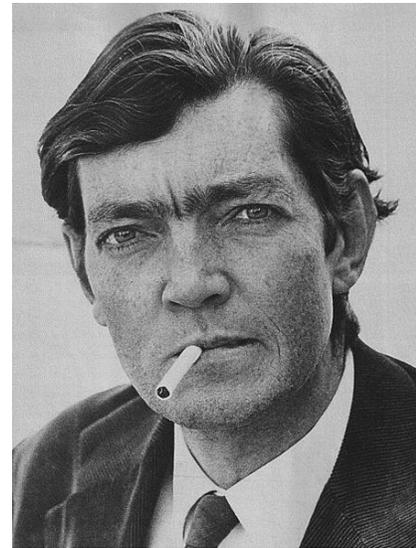
Claudio Vázquez destaca que sus viajes por rutas le permitieron no sólo conocer lugares sino gente: “Gracias a este trabajo hice muchos amigos y entre todos nos damos una mano siempre que alguien necesita alguna ayuda”.

No serán personajes importantes, claro, pero son los integrantes de un “gremio” de un mundo distinto. Un mundo en el que no todo lo que brilla es oro.

Los camioneros vistos por Julio Cortazar

Para Cortazar ser camionero es la manera aventurera de sacar con argumentos filosóficos y de vida la entidad de una vida llena de contrastes con sabor a trabajo, esfuerzo, cansancio, soledad y madurez.

Él considera que un camionero puede vivir la plenitud del éxtasis por cada aventura que vive, diversificando los papeles que le toca escenificar en cada momento de su vida. Subrayando que esto los hace partícipes de pertenecer a un gremio laboral con identidad propia e intrépida, valorando el esfuerzo continuo y la solidaridad entre ellos.



“Ser camionero siempre me ha parecido un trabajo envidiable porque lo imagino como una de las más simples formas de la libertad, ir de un lado a otro en un camión que a la vez es una casa con su colchón para pasar la noche en una ruta arbolada, una lámpara para leer y latas de comida y cerveza, un transistor para

escuchar jazz en un silencio perfecto, y además ese sentimiento de saberse ignorado por el resto del mundo, que nadie esté enterado de que hemos tomado esa ruta y no otra, tantas posibilidades, pueblos y aventuras de pasaje, incluso asaltos y accidentes en los que siempre se tiene la mejor parte.

Alguna vez me he preguntado por qué camionero y no piloto de avión o capitán de trasatlántico, sabiendo a la vez que responde a mi lado simple y a ras de tierras que más y más tengo que esconder de día; ser camionero es la gente que habla con los camioneros, son los lugares por donde se mueve un camionero, de manera que cuando me cuento una historia de libertad es frecuente que empiece en ese camión que recorre Tijuana o un pasaje imaginario... ”⁵

Para los camioneros no es fácil su trabajo, pero lo realizan con un empeño, y con un ahínco en donde se puede despertar hasta la voluntad perdida en el trabajo. Valorar la responsabilidad de ser transportista o camionero, es revalidar el trabajo donde impera la incertidumbre.

Para saber el concepto de sentido de pertenencia, hay que preguntarse si un trabajo como camionero o transportista, es valorado el sentirse respetado por la actividad que se realiza; quien lo valora y reconoce ese esfuerzo.

⁵ “Se le considera uno de los autores más innovadores y originales de su tiempo, maestro del relato corto, la prosa poética y la narración. Creador de importantes novelas que inauguraron una nueva forma de hacer literatura en el mundo hispano, rompiendo los moldes clásicos mediante narraciones que escapan de la linealidad temporal y donde los personajes adquieren una autonomía y una profundidad psicológica, pocas veces vista hasta entonces. “*TERRITORIOS*” Julio Cortazar ED ALFAGUARA 1978 pp 46.

TERCERA PARTE

Ser transportista de Kuehne Nagel México, es tener sentido de pertenencia.

Por lo regular, en una empresa transportista a nivel mundial, como lo es Kuehne

Nagel, debe de hablarse de seguridad, confianza

y rentabilidad, palabras que en su conjunto

debieran ser los valores que imperan en el

quehacer diario de sus trabajadores. Las líneas

de transporte de mercancías representan una

responsabilidad y una calidad en el servicio. Al

hablar del transportista, lo primero que nos viene

a la mente es la actitud de las personas que nos

encontramos en los camiones día con día, el ver

a los conductores manejando con

responsabilidad y aplomo camiones de una y

media tonelada, hasta tráileres de 30 y hasta 40

toneladas, cada uno tiene su jerarquía y su

importancia para esta empresa.

Sin embargo eso lo vemos en las inmediaciones

de las bodegas que se encuentran en las zonas

aduaneras del Aeropuerto de la ciudad de

México, en las bodegas que están ubicadas en

Tepetzotlán Estado de México.

Kuehne + Nagel México fue fundada en 1967 y hoy cuenta con 20 oficinas distribuidas por todo el país con 1.000 empleados y un espacio de almacenamiento de 200.000 m2

Con el respaldo de su red global de 900 oficinas en más de 100 países, Kuehne + Nagel es uno de los principales proveedores de soluciones de logística en todo el mundo, ofrece aire, mar y tierra, así como el almacenamiento y la distribución, la satisfacción de las necesidades específicas de la cadena de suministro de cada de sus clientes.

Kuehne + Nagel México tiene una amplia experiencia en cada uno de los siguientes sectores:

- **Productos Industriales**
- **Supermercados y productos de alta rotación**
- **Vinos y Licores**
- **Automotor**
- **Pharmaceutical Care y Personal**
- **Alta Tecnología y Telecomunicaciones**
- **Hotel Logística**

Fuente:

www.kn-portal.com/locations/north.../mexico/

En el periodo de entregas y recolecciones estas personas, en su haber no llegan al nivel medio superior de estudios, la mayoría en su haber ya son casados, divorciados y/o vueltos a casar, con tres o cuatro hijos que mantener. Personas que en edad no está por arriba de los 40 años.

Todos ellos siempre tienen mentalizado algo, “trabajar es un privilegio, en el trabajo en el que nos encontramos, para algunos es muy fácil, para otros es divertido y muy aventurado, pero para nosotros, es nuestro alimento de cada día” según el señor Leopoldo Castellanos, jefe de operadores en las zonas medias del Distrito Federal, estas zonas medias son: Tlaxcala, Cuernavaca, Toluca, Hidalgo y Querétaro. No pueden ser zonas lejanas, son vistas como lugares en los que hay servicios de entrega, que se deben hacer en menos de un día, sin equivocarse, dijera “bien y a la primera”.

Estoy seguro que todos hemos vivido actitudes que varían cuando se suben al volante, en lugar de cordiales camioneros se convierten en verdaderos cafres del volante y de este tipo podríamos formar una lista larga... pero lo importante y lo que quiero que sepan es que, conocí a un camionero especial.

El camionero que entrevisté lleva siete años en Kuehne Nagel, pero toda su vida se ha sentido camionero, desde que nació. Alfredo con 48 años de edad, me dijo que su vida tiene en verdad un significado especial para ser camionero, no obstante, su trascendencia es la que lo acompaña y avala.

Alfredo nació en un camión de carga, según nos cuenta, ya que su papá, operador de un camión de minas en Sonora específicamente “Cerro Colorado” importante

minera al aire libre, y en donde se usan diversas máquinas para la extracción del mineral más codiciado en el mundo. Además de oro, sacan cobre, hierro, molibdeno en grandes cantidades que la convierten en una de las mineras más importantes de América. “Pues es dentro de esta minera en donde trabajó mi padre quien, por su orgullo y sentido de

pertenencia lo llevo a ganarse la vida manejando un camión.” “Cuando era niño más o menos desde los siete años me identifique con la profesión, manipular un camión como aparte de manejarlo, aprender a quererlo, a pensar que hombre y máquina son uno mismo.” Fue ahí en donde se marcó mi existencia de ver que me identificaba con ser un gran chofer de un camión carga.” Las sensaciones y la energía que se visualizaba en el camionero, era diferente a otros que ya había entrevistado él demostraba ser el chofer de semblante duro, de carácter enérgico, pero sobretodo de saber que lo que hacía tenía ese eco que sólo los líderes tienen cuando al sentarte a su lado, te sorprende la sensación de estar con un camionero.

Para mi buena fortuna, el señor llegó hasta tercer semestre de carrera en ingeniería civil por la Universidad de Nuevo León, y sonriendo me dijo qué pasó, ¿qué me estás buscando desde hace días para una buena entrevista? pues aquí me tienes.

CERRO COLORADO

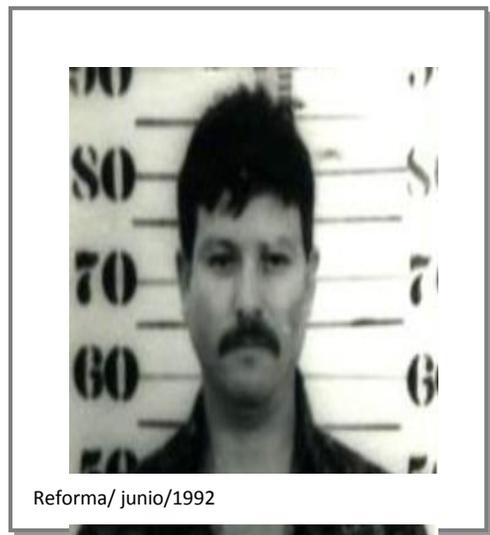
La mina a cielo abierto productora de oro (por el método de lixiviación de pilas), está localizada en la municipalidad de Trincheras, Estado de Sonora, México. La propiedad cubre 5 concesiones mineras que totalizan aproximadamente 3,068 hectáreas. La mina produce a un ritmo de 7,000 onzas de oro anualmente (Dec/04).

Fuente:
mexico.infomine.com/CERRO_COLORADO_LA_RAMIDE.html

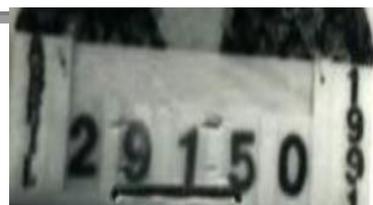
“Sabes, dentro de la empresa de KN me he encontrado buenos compañeros, así como un buen ambiente de trabajo, me gusta lo que hago, y sé que te recomendaron conmigo por las historias que he compartido con estas personas. Ser transportista de una de las empresas más reconocidas a nivel mundial, se debe al sentido de pertenencia, al reconocimiento de tu trabajo, pero sobre todo a la pasión que denotas, enmarcas y que se representa por todo lo haces; para que lo que hagas sea lo que sea que hagas, te resulte y siempre cumplas con tu trabajo.”

“En este medio convives con personas de un alto grado de desequilibrio mental, que son sacudidos por problemas elementales que la misma sociedad en la que se desarrollan, los van lastimando en su esencia como personas.” “Recuerdo que conocí por amistades indirectas a una persona muy reconocida, él era hombre difícil de tratar, de hablar con él, sin embargo lo trate indirectamente, posteriormente lo reconocí por la fotografía que salió en una noticia del periódico “El Norte” en Monterrey.”

¿Recuerdas a Miguel Ángel Beltrán Lugo, “el Ceja Güera”? pues ese bato también fue camionero; quien iba a saber que fue pieza menor en el bando del sicarismo acá en los estados del norte del país.” “De veras uno no sabe pero recién que lo sacaron el televisión, y cuando llego al penal de La Palma, en el Estado de México, creo fue el 23 de junio de



Reforma/ junio/1992



1992, iba ya muy mermado, cansado y sin dinero, dicen. Quién iba a decirlo después de años de andar a salto de mata, de rodar sin domicilio fijo por lo ajetreado del trabajo de camionero, convertirse en sicario". "Que lo hayan trasladado del penal de Puente Grande, en Jalisco, ya con varias sentencias creo, que sumaban dieciocho años apenas por cumplir, por dieciséis procesos penales, que eran desde secuestro, asociación delictuosa, asalto con violencia, robo de autos, hasta homicidio y acopio de armas." "Ese güey si estaba pesado si que tenía un fuerte, pasado." "Ahí es donde te das cuenta que el narcotráfico se encuentra en todas partes." Para muchos hombres regios, o del norte del País; el narcotráfico es una actividad colateral y su principal fuente de ingresos."

"A pesar de haber nacido en San Pablo Mochobampo, cerca de Sinaloa de Leyva, tierra de jefes." Es en esta zona que es reconocida así por la importancia que existe entre las principales vías de comunicación con el norte del país, nada absolutamente nada pasa por estos lugares sin que se conozca qué es lo que transporta y hacia dónde se dirige.

Pero volviendo al caso; esta persona deambuló en los diferentes grupos de transportistas, no exactamente por trabajo, sino porque deseaba conocer las carreteras para el beneficio más proliferante en ese entonces no muy sonado que no representaba gran cuestionamiento social como lo es ahora: El narcotráfico.

Por eso a muchos compañeros que laboramos en KN y que por alguna razón fortuita conocimos al extraño "ceja güera" que casi doce años después, cuando lo mataron, el fuera un patrón, encumbrado un jefe"

El respeto, la posición y el dinero se los ganó, por consiguiente, desde las celdas, y de qué manera; pues a su funeral se presentaron, según los reportes de los principales periódicos, varios líderes y candidatos del Partido Acción Nacional sinaloense: como Saúl Rubio Ayala, Wilfredo Véliz y Heriberto Félix Guerra. En ese entonces fue el mismo Rubio Ayala quién dijo “Mi amistad es una amistad sincera, solidaria; y es máxime que esta gente coincide con nuestro proyecto” y esto lo dijo cuándo los medios cuestionaron su presencia en el funeral.

Uno como transportista nunca se imaginó que alguien que conoció por instantes, llevara a cuentas toda una vida mala, pero al fin y al cabo historia de mundo.

“Si te das cuenta esta persona pasó de largo, lo conocí por instantes y trabajamos juntos, sin embargo el contraste es que siempre hay personas que marcarán tu vida con este tipo de nexos.”

Para la investigación siempre es importante indagar ¿qué está ocurriendo en ese entorno?, ¿cuando ciertos personajes de repente se aparecen?, y en dónde debemos definir los motivos de su presencia.

“Para mí como transportista”, me dijo con frases fuera de orden, “es muy difícil creer que haya convivido con una persona así y después contarle, pues el medio en el que te desarrollas tendrá sus historias, pero para mí, ésta es una de las más difíciles de creer, pero muy fácil de contar.”

“En lo particular en el medio en el que me he realizado y al cual le tengo una verdadera pasión, pueda contaminarse por hechos de esta clase y con personas sin escrúpulos, qué por ganarse el dinero de una forma horrible y mal intencionada

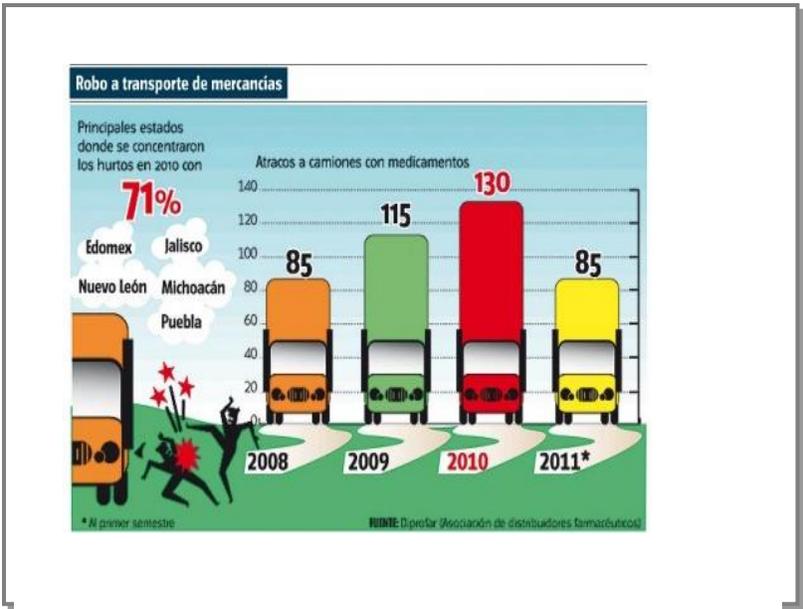
nos lleven entre las patas a todo el gremio camionero solamente por querer formar parte de la historia negra de un país que está creciendo de manera dividida.” “Yo no sé mucho de historia, pero siento que estamos volviendo como cuando nos invadieron los “gringos” creo que era el tiempo de Santana nuestro país sucumbió porque no había unidad, no había una identificación plena por el país, por eso el enemigo pasó sin ton ni son hasta las calles del centro de la capital de México. No estamos lejos de revivir un acontecimiento así, sino es que ya lo estamos viviendo.”

Para un transportista, puede ser que su vida no cambie, hoy es un trabajo que conlleva sus altos índices de riesgo, si de por si manejar en carretera es un peligro, ahora con la inseguridad resulta casi difícil saber si vamos a llegar o a regresar con bien a nuestros hogares o a nuestros trabajos.

“No lo creo así, hoy he vivido experiencias increíbles como para hacer lo que tú estás haciendo ahora, escucharlas, contarlas y plasmarlas en un trabajo de tu carrera; historias que en vida sé que te dejarían un hueco en el estómago, no por su contenido sino más bien por lo crudo de su realidad”.

Las carreteras de México, no siempre son rectas, algunas tienen curvas y otras brillan por la oferta y la demanda.

Para los transportistas vivir siempre en el riesgo no los desmotiva, son profesiones que requieren un grado de valor muy alto, no solamente por los niveles de adrenalina que en ellos corre en todo el



<http://mapadelictivo-blogspot-mx/amsiria/alerta.com>

cuerpo, sino por las escenas que tienen que pasar durante los trayectos largos “Levantones”, extorsiones, asaltos, falsos retenes y narcobloqueos que son comunes en las carreteras mexicanas, sobre todo en las del norte y el altiplano del país. Así lo cuenta Alberto Villafuerte Hernández otro transportista que ha crecido en Kuehne Nagel; “yo empecé de machetero (cargador) aquí en KN, y después de que me vieron como trabajaba, me propusieron ser transportista para KN; empecé de ayudante de chofer, quién es el segundo en la unidad y siempre debe cubrir al primero cuando éste se encuentre indispuerto o cansado para manejar; posteriormente se me presentó la oportunidad de manejar una unidad propia. A partir de ese momento cambió mi vida de cargador, y creció mí responsabilidad al manejar; para brindarle la tranquilidad económica que mi esposa y mi nena merecen.”

“En el tiempo que he sido camionero y en particular desde hace seis o siete años para acá, la violencia ha atemorizado a pobladores, turistas y camioneros que transitan por las autopistas, donde corren el riesgo de ser despojados de sus pertenencias, de sus automóviles –que se usan para obstruir el paso– o incluso ser víctimas de secuestro.”

“En realidad nosotros que estamos expuestos a este tipo de sucesos, siempre vemos en los periódicos del norte del país solamente nos piden mayor precaución cuando estemos manejando” “Recuerdo que un publicado que sacó el periódico El Norte el 26 de julio de 2011, el Banco del Bajío elaboró un manual para orientar sobre los tramos carreteros de mayor riesgo en el centro del país, en donde dice que las carreteras zacatecanas son las más inseguras del centro y el altiplano norte de México, en tanto que las de Querétaro son las más seguras.”

Por parte y experiencia de los transportistas aseguran que más o menos 22 estados de seis regiones del país han sido afectados por el crimen organizado, debido a que presentan enfrentamientos armados, ejecuciones y secuestros de policías. Información brindada por la Secretaria de Seguridad y AMSIRIA (Asociación Mexicana Seguridad Privada Información Rastreo Inteligencia Aplicada A.C.)

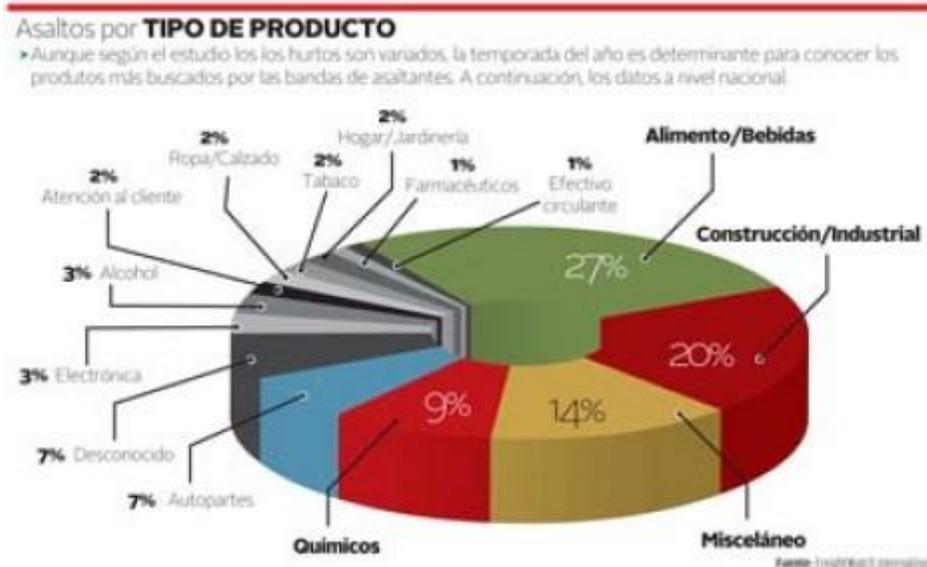


<http://mapadelictivo-blogspot-mx/amsiria/alerta.com>

En la gráfica (Zonas Blindadas) muestra un mapa de la república mexicana, en donde la Secretaría de Gobernación junto con AMSIRIA, brindan apoyo y seguridad a los transportistas, el cual está seccionado por cuadrantes, partiendo de los principales ejes troncales, en donde uno de los delitos a erradicar son los robos a transportistas, secuestros y tráfico de drogas etc. apoyados por los esquemas de vigilancia móvil estacionaria o mixta.

El último camionero, Alfredo, mencionó que el periódico Reforma, publicó que el robo al transporte de carga en las carreteras del país había aumentado un 20%, y esto estaba avalado por la Asociación Mexicana de Seguridad Privada, Información, Rastreo e Inteligencia Aplicada, (AMSIRIA) Una organización que

siempre los provee de información y de capacitación para brindar un mejor servicio como transportistas.



<http://mapadelictivo-blogspot-mx/amsiria/alerta.com>

El gráfico (Asaltos por tipo de producto) muestra en porcentajes cuales son las cargas más valoradas por el crimen organizado; donde un 27% lo ocupa la industria de alimentos y bebidas el cual es el mayor porcentaje en comparación con otros productos. Referencia Milenio/marzo/13

Alfredo también comentó “En el caso del crimen organizado que está ligado al narcotráfico, los principales grupos que cometen robos son Los Zetas y La Familia, quienes operan principalmente en Nuevo León, Tamaulipas, San Luis Potosí y Michoacán”.

“Por si esto no bastará, las carreteras también han sido escenario del hallazgo de gran cantidad de cuerpos en los últimos años y lo que me ha tocado ver.”

De acuerdo a la página de Alerta.com, se han hallado 49 cadáveres sobre la carretera libre a Reynosa, 14 en el interior de una camioneta en el kilómetro 12 de la carretera San Luis Potosí-Zacatecas, 17 en un tramo de la carretera Guadalajara-Morelia; en lo que lleva del primer trimestre del año.⁶

“Durante este sexenio, que concluyó en el mes de noviembre del 2012, la lucha entre los cárteles, los enfrentamientos entre sicarios y elementos castrenses, los intentos de fuga por parte de criminales y los operativos de captura de importantes capos han tenido lugar en importantes carreteras. Esas vías de comunicación son ahora las más temidas por los viajeros.”

Tramos de riesgo

Hace tres años, el 22 de septiembre de 2009, se reportaron varias balaceras entre grupos armados y corporaciones

Trazan un mapa delictivo

En robo a transporte las estadísticas del Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública y la Secretaría de Seguridad Pública del Estado indican que en los municipios hay asaltos a transporte de carga y pasajeros, así como robo con violencia y vehículos sobre todo en la México-Tuxpan-Tampico, en el tramo Villa Ávila Camacho en el municipio Xicotepec de Juárez; Venustiano Carranza colindando con Tihuatlan y Poza Rica, Veracruz.

Dado que la estrategia de seguridad pública en la zona se ha reforzado con Bases Operaciones Mixtas en Zacatlán, Villa Lázaro Cárdenas, La Ceiba, Xicotepec y Huauchinango, se ha detenido a bandas dedicadas al robo a pasajeros y de vehículos que vienen de Veracruz.

Un fenómeno similar de incremento de robos en todas sus modalidades, sobre todo en carretera, se da en los municipios interserranos, como Huehuetla, Jonotla y Zapotitlán de Méndez.

Las autoridades estatales han admitido que en Puebla existe la incursión de elementos del crimen organizado que proceden de Veracruz, Morelos, Hidalgo, Guerrero, Estado de México y Oaxaca.

En la Sierra Nororiental-Zacatenango, Hueytamalco y Teziutlán existe la constante del robo con violencia a pasajeros, problemática que se comparte con Veracruz.

<http://mapadelictivo-blogspot-mx/asimira/alerta.com>

⁶ <http://mapadelictivo-blogspot-mx/asimira/alerta.com>

policiales debido al plagio de un empresario.

El primer enfrentamiento ocurrió poco después del mediodía, sobre la carretera 45 norte, que une a Aguascalientes con Zacatecas, luego de una persecución para rescatar a la víctima cuando salía de una sucursal bancaria, al sur de esta ciudad, pero no se logró la liberación del hombre en este punto, sino horas más tarde en una casa de Villas de Nuestra Señora de la Asunción.

Según el Banco del Bajío, en 2011 Aguascalientes se ubicaba como la tercera entidad con tramos de riesgo, sobre todo en las carreteras colindantes con Zacatecas. “Pasando el filtro de control se han presentado retenes falsos principalmente de noche, así como reportes de la autoridad que refiere algunos robos”.

Las incipientes zonas de riesgo han estado creciendo, en las diferentes localidades de la República Mexicana de acuerdo con las últimas pláticas con las personas de control de calidad que constantemente realizan sus auditorías; nos hemos informado que hay otras zonas de riesgo carretero, y son:

Las de Calvillo-Jalpa y las rutas hacia Nochistlán, Tabasco, Juchipila, Tlaltenango y Tepechitlán, así como Luis Moya, Ojocaliente, Loreto y Pinos.” “Quizá haya más pero por el momento bajo toda esta información daremos cuenta que aunque haya camioneros con sentido de pertenencia, el peligro está latente, no solamente con un accidente, ahora es más probable que sea causada por el hombre, que por las máquinas.

La vida de un camionero representa la existencia de un oficio, que poco a poco se va perdiendo hasta llegar a ser vehículo de transporte y de carga.

Las historias de vida son un contraste en la vida de cada uno de los camioneros, ellos podrán, realizar un trabajo, levantarse todos los días a una hora, cerrando los ojos, haciéndolo para saber que estos vehículos se encuentran ahí, saben que tienen un compromiso con ellos mismos y una responsabilidad con un trabajo.

Alberto nos comentó, “yo comencé como machetero (cargador) en unas mudanzas, le trabajaba muy fuerte, pos a eso venía, a trabajar. Un día acompañé a un amigo que trabajaba de chofer en una empresa que se dedicaba a hacer este tipo de trabajos de transportar cargas completas de lo que fuera; tapetes, ropa, comida, muebles y otras cosas”.

“Pues el día que me invitó a ayudarlo a descargar un camión, pues como que ahí cambió mi vida. Cuando terminé de ayudarlo, estaban ahí unas personas que eran los jefes de mi amigo, uno de ellos se acercó y me preguntó que si me había gustado el trabajo, pues yo comenté que sí, que se sentía muy padre manejar un camión, descargar o esperar a que otros lo hicieran; y fue en ese momento en el que me ofrecieron trabajo de camionero”.

“Es cierto, manejar también tiene su chiste, cuando empecé a trabajar, lo hice manejando una camioneta pequeña, y así hasta llegar al camión que ahora traigo.”

“Para mí ha sido muy padre manejar, porque realizas un trabajo, en donde ayudas, ya no cargaba como antes, ahora lo hacen por ti, te gusta la manejada y conoces lugares.”

“El ser transportista, me ha dejado, pues como que una forma de vida muy bonita, a mí me gusta viajar, conocer otros lugares, y otras personas. Siendo más franco, creo que no hay trabajo más padre que ser camionero. En el tiempo que llevo manejando como transportista me han ocurrido cosas normales, he escuchado que a otros se les ha subido la “rata” ... La rata, le llamamos así a los rateros, a los ladrones que saben que carga traes, que ya fueron avisados desde la aduana que es lo que traen los camiones y nosotros sin saberlo.”

“Una vez a un amigo, cuando se dedicaba a esto de ser chofer, pues un día, llegó a la aduana, cargó el camión y después de salir, pues lo interceptaron en circuito, las ratas se les subieron por los estribos, alejándolo de la zona, llevándolo hasta Ciudad Neza, hasta allá lo bajaron del camión, le dieron una golpiza, porque por más que les dijo que estos camiones ya cuentan con un dispositivo de seguridad, que se detecta por satélite; ellos creyeron que no, agrediéndolo hasta que llegó la policía y lo rescataron.”

“Pienso que nuestro trabajo tiene sus peligros, por ejemplo el caso de mi amigo, ¿Cómo sabían las ratas qué era lo que llevaba? Nosotros creemos que esto ya es un truco que viene desde la aduana, o de las bodegas donde cargas, porque nuestro trabajo, no solamente es cargar aquí en la aduana, hay veces que vamos a las empresas y cargamos, en ese tipo de cargas a muchos nos da miedo, nos entra el temor de que nos suceda algo; como ocurrió con un compañero, que se presentó con una unidad a unos laboratorios, pues como fue, a este compañero lo interceptaron en Obrero mundial casi con Viaducto, y de ahí se lo llevaron hasta Michoacán.”

“No, si esto de ser chofer tiene su chiste, no sabes si cuidarte de las ratas, o de los narcotraficantes.”

“Mi caso ya no es como antes, en donde, te dirigías a la aduana y de ahí, cargabas, te daban una orden y ahí para el real, todo lo que pudiera ocurrirte desde que se te ponche el camión hasta que secuestraran la unidad.”

“Ahora tenemos rutas asignadas, los transportes ya son vigilados vía satélite, te están monitoreando. Monitorear, es la forma de saber que existe un cargo más en la logística que se llama monitoreo de transporte o de cabina, que le está dando un seguimiento constante a todas las unidades de los clientes, con carga y sin carga. Con esto ya hay un aliciente para combatir la incertidumbre y el temor de que suceda algo con la carga, con la unidad y con nosotros.”

“Hay una frase conocida por los transportistas, “jamás te aventures a caminos inciertos, si lo haces, no es porque tú lo decidiste, es porque al cliente le urge”

“Ser transportista es ser importante, es tener clara la fijación de que estas cumpliendo con un trabajo, que por consiguiente te están pagando por ello, te gusta, y sobretodo, tiene sus recompensas cuando uno llega a casa, ahí está la familia.”

El sentido de pertenencia de cada uno de los involucrados en cada una de las historias aquí vertidas, nos lleva a reflexionar, que cada vez que usamos, compramos, regalamos, o adquirimos algún producto; tiene una historia, tienen un sentido de pertenencia, un cariño, o tal vez un gracias y al siguiente transporte.

CONCLUSIONES

Lo que se puede vislumbrar en la vida de un camionero son los diferentes aspectos que lo definen como tal, que lo identifican o que lo marcan de por vida.

El costo de ser camionero

Durante una vida con nuestros padres, no tenemos definido nuestro futuro, nuestra esencia de vida, la profesión o el oficio que desarrollaremos para tener una vida digna que nos permita continuar con la rutina social ya establecida.

Ser camionero representa una satisfacción social, una vida llena de aventura y contraste si se es soltero, pero si se es casado, es totalmente diferente. Actualmente los costos de una familia de tres personas, representa en dinero, tener un sueldo más o menos de 10 a 15 mil pesos, para cubrir lo más básico, vivienda, comida, escuela, ropa y calzado, y esto es no comprando artículos de prestigio y marca.

Ahora un camionero que gana por viaje 3,500 pesos, y si nos vemos más duros, esto se le paga a camioneros o transportistas que trabajan para una empresa ya establecida. Aquellos que no están así, ¿qué les puede pasar?. Pues que el tiempo no es lo mismo, y entrarán en la parte negra (extorsión, soborno, abuso de poder, ignorancia) de este país, enfrentando problemas con los compañeros de trabajo hasta en la vida privada.

Ser camionero es una profesión de temple, de valor y muy arriesgada. Es un trabajo como cualquiera, pero con un alto costo social, familiar y económico.

Riesgos

Los riesgos que enfrentan los camioneros en el trayecto de sus rutas, no son solamente mecánicos son también de otros aspectos como el de robo, secuestro, extorsión tanto por el crimen organizado y las autoridades estatales.

Riesgo es todo aquello que pone de manera fría la realidad del camionero, factores mecánicos, en donde se han visto el involucramiento de camioneros en serios accidentes traumatológicos.

Inseguridad

La vida de un camionero hace veinte o treinta años era diferente, a la de ahora, antes, solo viajaban, durante los trayectos era difícil ver a gente armada como la guardia nacional, o la marina realizando cateos a diestra y siniestra.

Hoy la inseguridad está latente desde que cargan el camión, tráiler o el vehículo destinado para ello, durante la salida, del centro aduanal, de la bodega o de los almacenes, porque está en juego el robar, secuestrar y asesinar a quienes portan vehículos con mercancía, altamente comestible o de servicios.

Ya no existe un patrón determinado de por dónde me voy para evitar ser asaltado, ser secuestrado, ser asesinado, o en su caso confundido con narcotraficante.

Faltan planes de protección para los transportistas y vehículos

Así como las empresas tienen diferentes formas de proteger sus intereses, los transportistas deberían tener planes de protección, asegurando su estabilidad laboral.

Cada gobierno de los estados de la república mexicana, en especial los de la zona norte, deberían avalar rutas más seguras para la trasportación, haciéndolas más comerciales, con una infraestructura en seguridad en donde quien transite pueda hacerlo con la confianza de estar seguro tanto en carretera como en zonas de descanso.

Este trabajo expone las historias de vida de tres camioneros, que nos invitan a saber cómo es el día a día en su trabajo, porqué y para qué lo hacen, con quienes han convivido, para quien lo hacen y de que manera.

Bibliografía

GOOD, William J., *Métodos de Investigación Social*, Trillas. México 1992.

ROBLES, Francisca *El relato periodístico testimonial perspectivas para su análisis* Tesis de Doctorado FCPS-UNAM 2006 p 179.

ROBLES, Francisca. *Seminario de Tesis I*. Material didáctico. SUA-FCPS. México 2006.

Seminario de Tesis II. Material didáctico. SUA-FCPS. México 2007.

“Del espectáculo al testimonio: dos formas de presentar la realidad” en *Espejismos de papel*. Compilación de Lourdes Romero. UNAM-FCPS. México 2006.

ROMERO, Lourdes “*El registro de los hechos*” en *Espejismos mediáticos*. Compilación. UNAM-FCPS. México 2009.

La entrevista periodística como relato. Una secuencia de evocaciones. Tesis de maestría en ciencias de la comunicación. UNAM-FCPS. México 1998.

“*El relato periodístico testimonial. Perspectivas para su análisis*”. Tesis de doctorado en ciencias de la comunicación. UNAM-FCPS. México 2006.

SALINAS, Carmona Sergio, (compilación) *Métodos y Técnicas de Investigación*, EDUVEM, México 1993.

SIERRA, Bravo Restituto, *Técnicas de Investigación Social*, Paraninfo. México 1992.

SERAFINI Ma. Teresa. *Cómo se redacta un tema. Didáctica de la escritura*. Paidós. México 1993.

“*TERRITORIOS*” Julio Cortazar ED ALFAGUARA 1978 pp 46.

Hemerografía

Milenio/ Nacioal /marzo/2013

El Reforma/ Seguridad/ junio/1992

El Reforma/ Seguridad /marzo2013

Mesografía

<http://historiadevidaunesrvt10-blogio.com/2010/062901>

[http://eswikipedia.org/wiki/navolato_\(municipio\)](http://eswikipedia.org/wiki/navolato_(municipio))

www.eluniversaledomex.mx/toluca/nota30184.html

mapadelictivo.blogspot.com/

custodiaytransportedemercancia.blogspot.com/

<http://historiadevidaunesrvt10.blogia.com/2010/062901> (16 de Marzo 2013)

es.wikipedia.org/wiki/Guerra_contra_el_narcotr%C3%A1fico_en_M%C3%A9xico.

ENTREVISTAS:

MARCO ANTONIO DELGADILLO

TRANSPORTISTA

ANTIGÜEDAD : 17 AÑOS DE TRANSPORTISTA

EMPRESA: **Grupo Reyes**

San Luis Rio Colorado- Sonora

RAÚL JIMENEZ

TRANSPORTISTA

ANTIGÜEDAD : 38 AÑOS DE TRANSPORTISTA

EMPRESA: **Corporativo Tres Guerras**

Carretera Industrial Celaya-Villagran Km Km 3.57 Localidad Estrada, Celaya Guanajuato.

ALBERTO VILLAFUERTE (Camionero)

LEOPOLDO CASTELLANOS (Jefe de Operadores)

ALFREDO GONZALEZ (Camionero)

Los tres son proveedores para la empresa KUEHNE + NAGEL MEXICO

ANTIGÜEDADES:

ALBERTO (5 AÑOS DE CAMIONERO) LEOPOLDO (20 AÑOS) ALFREDO (50 AÑOS)

EMPRESA: **KUEHNE + NAGEL MEXICO**

Periférico Sur 4118 Torre Zafiro, México DF