



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO**

**FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y SOCIALES**

**Sueños sobre ruedas.**

**Transporte de carga en México,**

**¿problema de todos?**

**T E S I S**

Que para obtener el título de

**Licenciada en Ciencias de la Comunicación**

**P R E S E N T A :**

Rocío Reyes Trejo

Asesora: Dra. María de Lourdes Romero Álvarez



Ciudad Universitaria, Cd. de México, 2017





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.

## Ítaca

*Cuando emprendas el viaje hacia Ítaca,  
ruega que tu camino sea largo  
y rico en aventuras y descubrimientos.  
No temas a lestrigones, a cíclopes o al  
fiero Poseidón;  
no los encontrarás en tu camino  
si mantienes en alto tu ideal,  
si tu cuerpo y alma se conservan puros.  
Nunca verás los lestrigones, los cíclopes o  
a Poseidón,  
si de ti no provienen,  
si tu alma no los imagina.  
Ruega que tu camino sea largo,  
que sean muchas las mañanas de verano,  
cuando, con placer, llegues a puertos  
que descubras por primera vez.  
Ancla en mercados fenicios y compra  
cosas bellas:  
madreperla, coral, ámbar, ébano  
y voluptuosos perfumes de todas clases.*

*Compra todos los aromas sensuales que  
puedas;  
ve a las ciudades egipcias y aprende de los  
sabios.  
Siempre ten a Ítaca en tu mente;  
llegar allí es tu meta; pero no apresures el  
viaje.  
Es mejor que dure mucho,  
mejor anclar cuando estés viejo.  
Pleno con la experiencia del viaje  
no esperes la riqueza de Ítaca.  
Ítaca te ha dado un bello viaje.  
Sin ella nunca lo hubieras emprendido;  
pero no tiene más que ofrecerte,  
y si la encuentras pobre, Ítaca no te  
defraudó.  
Con la sabiduría ganada, con tanta  
experiencia,  
habrás comprendido lo que las Ítacas  
significan.*

Constantino Cavafis

## AGRADECIMIENTOS

Como en el viaje a Ítaca, el camino ha sido largo, muy rico en aventuras y descubrimientos, y lo mejor es que he encontrado compañeros de travesía a los que hoy agradezco por todo lo vivido y lo aprendido.

Agradezco eternamente a mis padres María de Jesús y Salvador por todo lo que me han dado, por forjar mi carácter, de no ser por ustedes y su gran apoyo no habría llegado hasta aquí. Gracias mamá cuidarme desde que nací, por la comida tan deliciosa con que me alimentas, por ser de las pocas personas que toleran mi forma de ser, incluso agradezco tus regaños. Gracias papá por todo el esfuerzo que has hecho para que nunca nos faltara nada, por tu ejemplo de responsabilidad y por guiarme por buen camino, que no lo siga del todo es otra cuestión, tú y mi mamá han sido excelentes padres, gracias por todo lo que me enseñaron. A mi hermano Salvador, gracias por tu optimismo, tu sentido del humor y tu inteligencia, por las lecciones tan valiosas que aprendo contigo. Gracias a los tres por tantos años de felicidad y cariño, estoy muy orgullosa de ustedes.

Agradezco a mi *alma máter* por todo lo que me ha dado a lo largo de los años que he estado en este espacio puma, por todo lo que viví en sus aulas desde el CCH hasta la Facultad, espero algún día volver a mi amado hogar.

Agradezco muchísimo a todos mis profesores porque han sido una parte imprescindible en mi vida: mi infinito agradecimiento a la Dra. Lourdes Romero por su apoyo y su enorme paciencia a la hora de hacer esta tesis. Gracias por tanto y por todo, gracias por sus conocimientos, por su amistad, por dar una de las clases que reavivaron mi pasión por la carrera. Gracias por compartir tan bella poesía , Ítaca, que no puede ser más cierta. Gracias a usted y al Dr. Marcos Márquez por ser, además de profesores y amigos, como unos padres. Gracias por creer en mí y por ayudarme a ser mejor persona y profesionalista.

Gracias a las profesoras Rosalba Loyde y Carmen Avilés, no sólo por revisar y ayudarme a mejorar este trabajo sino por sus clases que disfruté y en las que aprendí mucho. Gracias a los profesores Jeanine Mondragón y Rodrigo Martínez por sus observaciones a esta tesis. Gracias a todos ustedes por su tiempo y su atención.

Agradezco especialmente al maestro Alejandro Gallardo por sus enseñanzas tanto en lo académico como en lo personal. Por todo lo que me enseñaron durante la carrera, agradezco muchísimo a los profesores Javier Cruz, Christian Gómez, Erika Maya, Rafael Reséndiz, Juana Lilia Delgado, Patricia Arroyo, Mónica Amilpas, Carlomagno Ávila, Nydia Lara, Blanca Estela Audirac, Lilia Ramos, Diana Marengo, María Teresa Camarillo, Cristina Medina, Paula Guerrero, Federico Valle, María Fernanda Pavón, Iván Islas, Felipe Veneroni, Guadalupe González, Arturo Guillemaud, María Elena Hernández, Celia Toibe Shoijet, Irene Herner, Hugo Sánchez Gudiño y María Antonieta Barragán. A Elaine Reynoso, a Mónica Genis, a Lourdes Berruecos, a Antonio Lazcano y a todos los científicos, comunicadores de la ciencia, compañeros y colaboradores que tuve la oportunidad de conocer en la DGDC, gracias por compartir sus conocimientos conmigo.

Por su paciencia y sus enseñanzas en los deportes que amo, agradezco mucho a los profesores Solórzano: Antonio, Alexis y Antonio Jr.; al profesor Jorge López; al profesor José Luis Gaytán y al profesor Zaprian Petrov, donde quiera que esté, gracias por recibirme de forma tan cálida y divertida a la lucha puma, siempre lo recordaré con mucho cariño.

Agradezco al Dr. Jaime Ortiz, a la Dra. Claudia Furuzawa, a la Dra. Yurixy Pérez y a la Dra. Karina Suárez por haber cuidado de mi salud mientras estuve en la UNAM.

Agradezco a mis profesores del CCH Azcapotzalco: José Guadalupe Romero por compartir el amor por la ciencia y en especial por las neurociencias; al profesor José Alfredo Ortiz por su genial clase de filosofía y por coincidir en gustos musicales.

A los profesores Jorge Rangel, Gonzalo Rangel y Ana, muchas gracias por todo lo que aprendí con ustedes durante los años que me dieron la oportunidad de entrenar en su espacio, gracias por ayudarme a dar mis primeros pasos en el deporte.

Agradezco a los profesores Sara Haro, Silvia Tejeda, Gloria Leticia Godoy, Jaime García, Hortensia, Francisco, Carolina, Martha, María de Jesús Robles, Elías Napoleón, María Elena Ordóñez y Elisa Cadena, por sus enseñanzas que fueron la base para llegar hasta esta parte de mi vida académica. Al profesor Félix Aguilar, gracias por compartir conmigo sus conocimientos y por las pláticas tan apasionantes sobre muchos temas. Gracias a los profesores José Luis y Uriel por enseñarme a dibujar, fui muy feliz en sus clases.

Mi enorme agradecimiento a todos mis amigos por los momentos compartidos: a Dulce y a Esteban, mil gracias por todos estos años de amistad y por estar conmigo en los momentos difíciles de mi vida. A Juan Carlos, Fernanda y Edna, mil gracias por las experiencias que vivimos juntos, por ser de las contadas personas que me apoyaron durante toda la carrera y con quienes hasta hoy sé que puedo contar. A Marcos, Itzel, Pamela, Ivonne, Cecilia, Yadira, Karla, Laura y Yesenia gracias por todos estos años de amistad y diversión. A Brandon Gustavo, gracias por tu amistad y por apoyarme en los trámites necesarios para esta tesis. A Ricardo, Alberto, Mónica, Elizabeth, Paulina, Israel, Dimitri, Adriana, Maricruz, Miguel Ángel, Ricardo, Mariel, Gabriela, Enrique y Francisco, gracias por permitirme conocerlos y compartir tiempo e intereses. A mis amigos caninos Lobo y Samantha y a mis amigos felinos Chicharito e Iyari, muchas gracias por tanto afecto incondicional y por la diversión. Gracias a todos ustedes por aceptarme y quererme con todo y mis defectos.

Agradezco a Víctor Antonio por impulsarme, sin proponérmelo, a terminar este texto, por tu compañía y por compartir la pasión por el rock y el metal. A Javier, Edgar, Jesús, Miguel, Marcos y Ángel, gracias por el cariño, el apoyo, las experiencias, por las lecciones que me

llevo de cada uno de ustedes, gracias porque ustedes son una parte muy importante de mi vida y por haber sido en su momento una fuente de inspiración para mí.

Agradezco mucho a mis familiares por todo su apoyo en todo momento: a mis abuelos María, Efrén, Margarita, gracias por su cariño y por guiarme con su sabiduría. A mi abuelo Blas, aunque no tuve oportunidad de conocerlo, donde quiera que esté agradezco tu ejemplo de bondad y responsabilidad. A mi tía Leticia y a mis tíos Raymundo, Estanislao y Jorge, muchas gracias por apoyarme siempre. A mis tíos Joel, Guillermo, Humberto, José, Hortensia, Marcos, Javier, Andrea, Patricio y Juan, gracias por los momentos compartidos y por las lecciones tan valiosas que me llevo de ustedes. A mis primos Raymundo, Víctor Manuel, Leonardo, Carolina, Óscar, Joel, Jaqueline, David, Diana, Jimena, Jafeth, José Antonio, Marcos, Marisol, Diana, Gabriela, Citlalli, Itzel, Ignacio, Patricio, Arturo, Alma, Denilson, Margarita, Alejandra y Wendy, gracias por los juegos, las risas y todo lo bueno que compartimos. A doña Concepción y don Maximino, gracias por compartir conmigo su sabiduría y sus relatos tan fascinantes. A don Teófilo y a mis tías Elizabeth y Rocío, mi especial agradecimiento por las pláticas tan estimulantes e interesantes, gracias por ser de las personas que más me han inspirado con su ejemplo.

Agradezco a la Mtra. Maricarmen Hernández, a Gabriela Romo y a todo el equipo de la DGTIC; al Lic. Samuel García de Arena Pública; a Jorge Valencia, a Paolo Merino y a todo el equipo de Solcom; a Fernanda Cruz y Andrea Pacheco: gracias a todos por la oportunidad de colaborar con ustedes, por la confianza que depositaron en mí, por permitirme desarrollarme profesionalmente, aprendí y sigo aprendiendo mucho de ustedes.

Agradezco a todas las personas que colaboraron con esta investigación: a Bernardo, gracias por tu testimonio, por dejarme conocer un poco de tu vida, por tu apoyo incondicional y por tu amistad. A Celso, Silvia, Felipe, Javier, Confitón, Noventa, Carlos y al Güero, gracias a

todos ustedes por sus testimonios, su tiempo y su atención, espero que este texto sea un granito de arena para que algún día el autotransporte les ofrezca mejores condiciones laborales y de vida. A la gente de CONATRAM, muchas gracias por la información que me proporcionaron para este reportaje. A las dos empresas que me abrieron sus puertas, muchas gracias por ser de las pocas organizaciones que confiaron en mí y me permitieron conocer a grandes rasgos cómo operan. A la Escuela Superior de Operadores, gracias por permitirme conocer un poco de su sistema de enseñanza.

Gracias a todos los aquí mencionados por acompañarme en esta travesía tan agri dulce y excitante, gracias por ayudarme a llegar hasta aquí y por enriquecerme con todo lo que he aprendido de cada uno de ustedes.





## ÍNDICE

Página

El inicio de la aventura. Introducción	I
I. <b>DISTINTOS CAMINOS MISMO DESTINO</b>	<b>1</b>
• Cargar el peso de México	13
• La última batalla del gigante	22
II. <b>EXHALACIONES TÓXICAS</b>	<b>31</b>
• Gigantes que no usan su poder	32
• El problema es sólo de ellos	42
• México, ¿basurero de Estados Unidos?	44
• Todos cargan, pero no por igual	53
III. <b>ANTES DE VIAJAR</b>	<b>64</b>
• Muchos kilómetros recorridos, poco dinero	77
• Viajes sin garantía de regreso	79
• Recorridos con destino trágico	91
• Fantasmas que provocan accidentes	102
• Los otros medios de comunicación, ¿al rescate?	108
• Para evitar percances	108
IV. <b>LA LUZ AL FINAL DEL TÚNEL</b>	<b>115</b>
• ¿Actividad en riesgo?	119
• Mientras el futuro llega	120
Fuentes de información	126





## El inicio de la aventura

“Hijos de su pinche madre, siempre hacen estorbo, por su culpa se hace este desmadre” Palabras de un pasajero del transporte público al ver que un tráiler obstruía el paso de los demás autos mientras salía de un almacén ubicado en una avenida principal.

“Pinches mariguanos, por venir drogados o borrachos chocan y ve todo lo que ocasionan” Queja del conductor de una vagoneta que circulaba a la altura de la Quebrada en la vialidad José López Portillo, en el Estado de México, cuando un tráiler se había volcado.

“Seguro ese cabrón iba a todo lo que daba y por eso chocó” Comentario de un hombre a su pareja mientras en la pantalla de una tienda de autoservicio veían la noticia de un accidente en el que un tráiler se volteó.

De todas las frases cargadas de prejuicio y agresión verbal, estas fueron las que hasta el día de hoy resuenan en mi cabeza. Pero hubo una enunciación de mi entorno cercano que me dejó aún más asombrada que las anteriores: “Ten cuidado dónde te metes y a dónde vas, fíjate por dónde andas. ¿Qué tal si te hacen algo, que tal si son unos viejos depravados?” Palabras de un familiar cuando le comenté de qué haría este texto.

Esa fue una suposición que no había contemplado, un miedo que no había sentido. Y si alguna vez llegué a sentirlo, siquiera un poco, no fue un impedimento para mí. Al contrario, pienso que no hay que formarse ideas sobre las situaciones o las personas sin antes conocerlas. Considero que una de las razones por las que me apasiona el periodismo y me parece tan importante es porque constituye, por llamarlo de alguna forma, un arma contra la ignorancia que precede a los prejuicios que llenan de miedo a las personas y las lleva a realizar actos de violencia.

La labor periodística en general, y el reportaje en específico son vitales en una sociedad como la nuestra en la que todos los días nos enteramos de actos de violencia que poco a

poco descomponen nuestra comunidad, acciones que van desde los homicidios más crueles y evidentes, hasta las agresiones más sutiles, aquellas omisiones y exclusiones que en apariencia no perjudican. Bajo riesgo de que mi planteamiento suene soberbio o exagerado, insisto en que el reportaje es una forma de prevenir y combatir la violencia como consecuencia de la ignorancia.

Y aquí viene la parte que me parece más especial: el reportaje permite acabar con el miedo a lo desconocido porque la historia que contamos a los lectores y que construimos a través de la observación directa y participante, de los testimonios, nos permite acercarnos a otros, escucharlos y entender un poco de su realidad, de su vida diaria. Al proporcionar nuestras fuentes de información y referencias permitimos que el lector no sólo se quede con lo que le contamos, lo invitamos a que por sí mismo conozca más para que forme su propio criterio sobre un tema.

El reportaje, como forma de interpretar la realidad, de explicar y aclarar los hechos que acontecen a diario, nos permite ver más allá de las apariencias. Al darle voz a otros a través de las entrevistas, nos permite adentrarnos en otras formas de vida, nos invita a acercarnos a aquello que nos parece lejano, nos lleva a ver que la realidad de la persona que tenemos enfrente no es tan distinta a la nuestra, no nos es ajena y aunque no parezca, los resultados de las acciones que realiza influyen de una u otra forma en nuestra vida.

Considero que la riqueza del reportaje está en que es un texto muy completo porque da la posibilidad de abordar las diferentes aristas que puede tener un tema. Se trata de un ejercicio de integración, de comprender la realidad como un todo en el que cada elemento forma conexiones complejas con otros y esas conexiones implican que los hechos que afectan a alguno de los elementos, afectan también al resto. Y es algo que debemos hacer en poco espacio, pues por más largo que pueda ser el reportaje, jamás agota un tópico, es un relato sobre una parte de la realidad.

En el caso del tema que trato en este reportaje, además de tener numerosas aristas que explorar permite dar la voz a personas de los ambientes más diversos: a los operadores, a

los empresarios, a los expertos en varios temas. Son voces que en apariencia no tienen relación, que sus actividades no tienen que ver una con la otra, pero al integrarlas en un texto, al reconstruir con ellas el escenario en que sucede una situación, permiten darle sentido al tema y cuestionar el discurso oficial. Son las voces que dan otra versión de la realidad, testimonios que pueden ser más cercanos a lo que es y no a lo que se pretende que sea. O como lo dice Scanella<sup>1</sup>, lo importante no es lo que debe suceder, sino lo que sucede.

Estos son los motivos por los que decidí hacer este reportaje sobre el autotransporte de carga, un texto en el que tengo por objetivo mostrar qué factores han influido en la situación de irregularidad del autotransporte de carga y cómo esta irregularidad afecta las condiciones de trabajo y de vida de los operadores. Me parece muy importante conocer y comprender estas circunstancias para aminorar los prejuicios que existen al respecto y actuar en consecuencia al comprender que es una industria tan importante que, queramos verlo o no, lo que afecta a esta industria nos afecta a todos como sociedad.

Así mismo coincido en que, como alguna vez nos mencionó la profesora Paula Guerrero en una de sus clases, el reportaje no sólo permite interpretar la realidad y comunicarla, también a través del reportaje el periodista expresa un poco de lo que es, de lo que vive, de su entorno más inmediato. El tema que elige, la forma de abordarlo, son algunas de las cosas que dicen mucho del periodista. Estoy de acuerdo porque considero que para poder hablar sobre algún hecho que sucede en nuestro entorno, para poder comprenderlo y comunicarlo, hay que estar lo más cerca posible del ambiente donde sucede.

Es por eso que a lo largo de este texto habrá, a veces muy evidentes y otros más discretos, indicios de mi presencia como persona que observó muchos de los hechos. Incluso me parece pertinente explicar qué motivaciones tuve para elegir este tema, investigarlo y compartir los resultados de esa indagación.

---

<sup>1</sup> Scanella, Petra Ma. (1986). *Periodismo de investigación*. Madrid, Editorial Tecnos.

Todo inició por una niña de seis años que desde entonces era inquieta y curiosa. Siempre que salía de casa con sus padres, caminaba en las calles y veía con asombro y, por qué no, hasta con miedo, cómo se desplazaban aquellos gigantes. En su cabeza, siempre que veía un vehículo de carga, surgían preguntas: ¿qué llevarán?, ¿a dónde irán y de dónde vendrán?, ¿qué se sentirá subirse a un tráiler?...

Pero todas sus dudas y el aspecto del tractocamión no hicieron más que volver de estos vehículos uno de sus mayores intereses. Aquella niña, ahora adulta, es quien escribe este texto por la fascinación e intriga que siempre le causaron los tráileres y porque esa curiosidad la llevó a adentrarse poco a poco en el mundo tan amplio del autotransporte de carga. Todas esas preguntas se condensaron en una sola pregunta que guía este texto: ¿cuál es la causa de las irregularidades que existen dentro del transporte de carga mexicano y cómo afectan a los transportistas de carga?

La curiosidad me empujó a querer investigar más sobre el tema. En mi búsqueda encontré que la información disponible sobre autotransporte de carga se presenta en los medios tradicionales como hechos aislados, es decir, a veces sólo hay notas sobre accidentes que ocurren a diario. Como lo menciona Lourdes Romero en su texto *Reflexiones sobre la actividad periodística*: “Describir un hecho no es tan sencillo: los hechos no se encuentran aislados, están relacionados unos con otros, tienen causas y consecuencias y se encuentran inmersos en un contexto. Pretender dar a conocer un acontecimiento en una simple nota informativa descontextualizada es, por lo menos, una aspiración ingenua”.<sup>2</sup>

Es cierto, reportar los percances de tráileres en las carreteras es una labor importante porque permite darse una idea de la cantidad de accidentes en los que se ven implicados los vehículos pesados que transportan la carga. Pero no es suficiente, hace falta información que permita contextualizar y entender que dichos accidentes son consecuencia de una

---

<sup>2</sup> Romero, Lourdes.(2006) *La realidad construida en el periodismo*. Pp. 11-26. México. Editorial Miguel Ángel Porrúa, UNAM-FCPyS.

situación más compleja que involucra muchas variables. Poco a poco se hacen visibles medios especializados en el tema, pero aun así en el autotransporte de carga hay mucho por explorar.

La información obtenida para este texto fue resultado de una investigación profunda en fuentes primarias y secundarias, en la que los testimonios de los transportistas fueron de gran importancia porque me ayudaron a reconstruir el panorama de una realidad tan compleja como la del autotransporte de carga.

Tuve la oportunidad de conocer parejas y familias de los llamados trailereros, quienes me contaron más sobre cómo viven y sobre cómo trabajan. Pude tener una visión más amplia de cómo perciben el trabajo de los trailereros las personas con quienes comparten sus vidas. Para proteger sus identidades y su privacidad, decidí cambiar los nombres de algunos de ellos, omitir sus apellidos o mencionarlos por sus apodos, pues me revelaron información de sus trabajos y sus vidas personales.

Los testimonios de los transportistas, sus familias, amistades, jefes y compañeros de trabajo entrevistados fueron parte fundamental para este reportaje pues me aportaron muchos datos muy valiosos que me dieron más pistas de dónde y con quién buscar respuestas para indagar en el tema del autotransporte. A través de sus experiencias desarrollé este texto y lo confronté con la información de los artículos, comunicados y publicaciones que emiten el gobierno y las diferentes asociaciones de transportistas. Gracias a la información obtenida pude reconstruir un poco de la historia de estos hombres que día a día mueven las mercancías en el país.

Sus anécdotas dan un toque humano al tema, permiten ver cómo el autotransporte de carga va más allá de la visión prejuiciosa, del estereotipo que se tiene del transportista. Detrás de la imagen del conductor que choca o se voltea por ir drogado, ebrio o a exceso de velocidad, como casi siempre se relata en las notas de los medios tradicionales, hay toda una serie de implicaciones que pretendo hacer más evidentes al lector a través de este reportaje. Pretendo dar información que ayude a entender el porqué del actual estado del

autotransporte de carga y cómo esas condiciones no sólo afectan a los trailers sino que nos afectan a todos los ciudadanos a largo plazo, aunque muchas veces no nos demos cuenta.

Dentro de las fuentes consultadas, encontré resultados de investigaciones realizadas por instituciones nacionales y extranjeras, cifras de portales de diversas instituciones educativas y gubernamentales, bases de datos, entre otras. Si bien me fueron de gran ayuda para indagar en las dimensiones del tema, el gran problema es que muchas, si no es que todas, tienen datos que no son recientes en un tema tan dinámico como el del autotransporte de carga: los datos más recientes que ofrece son del 2014 y 2015, con suerte algunos son del 2016 y 2017. Aunque estos datos están publicados en los portales de las instituciones y no es necesario más que buscarlos y estudiarlos con algo de calma, pareciera que en los medios tradicionales no se toman en cuenta al escribir o hablar sobre las problemáticas del autotransporte de carga, pues al analizar un poco estos datos se puede obtener información muy interesante y diferente a lo que normalmente se dice sobre el tema.

Respecto a la información que me pudieran brindar las instituciones gubernamentales, decidí quedarme en lo documental y no incluir entrevistas con funcionarios a cargo de alguna dependencia relacionada con el autotransporte de carga. La razón es muy sencilla: hice varias solicitudes de información a las instancias correspondientes, así como a los encargados de las áreas de comunicación social. Me respondían que lo que yo requería no estaba disponible. En las áreas de comunicación no tuve mejor suerte: a pesar de mi insistencia, todo quedó en promesas, me respondieron que buscarían la información, pero jamás volví a obtener respuesta. Los únicos que me llegaron a proporcionar datos fueron asociaciones civiles como CONATRAM, aunque tampoco hubo oportunidad de entrevistarlos en persona porque constantemente salen de la ciudad.

Volviendo a las dependencias gubernamentales, decidí no incluir entrevistas con sus funcionarios no sólo por la dificultad para obtener información de ellos, sino también porque para mí no tiene sentido recibir las mismas respuestas que se dan en las conferencias de prensa, éstas que insisten en las buenas condiciones en que opera el

autotransporte de carga aun cuando la realidad refuta esas versiones oficiales. Coincido con Scanella cuando menciona que son los de la parte superior del organigrama los que contestan con el “deber ser” cuando se les pregunta por los hechos. Y como considero que las fantasías no son útiles para los fines de un reportaje, prefiero no incluirlas y sí mostrar un poco de la realidad.

Y por último, del sector privado tampoco incluyo más que la única entrevista a la que accedió Javier, el gerente de una reconocida empresa de autotransporte de carga que, por protección a su identidad, no puedo decir su nombre real ni el nombre de la compañía, pero que me permitió tener una idea general de cómo se labora en el autotransporte de carga.

En este punto hago énfasis en varios aspectos: a todas las empresas a las que fui personalmente les solicité de manera formal la entrevista, llevé cartas de mi Facultad en las que se hace constar que la información proporcionada se utilizaría para este reportaje. No era suficiente, de cualquier modo, me negaron el acceso, sólo en una pude platicar con el gerente y los operadores; en otra únicamente me permitieron observar un poco de cómo se maneja la empresa y entrevistar a un operador.

Un hecho curioso que noté durante estas solicitudes de información a las empresas del autotransporte es que en aquellas que me recibía una mujer, de inmediato me negaban el acceso sin explicarme por qué. Sólo en una de las que logré acceder la responsable de recursos humanos fue quien me permitió pasar, bajo ciertas condiciones y con límites de tiempo. La otra empresa donde me permitieron entrevistar, Javier el gerente me dejó pasar cuando le expliqué a qué venía. Ahí no tuve más condición que no revelar el nombre de la empresa ni tomar fotos. Y por supuesto, dejé la carta de mi Facultad para hacer constar el porqué de la entrevista.

A las demás empresas no me dejaron pasar desde un inicio y aunque algunos operadores intercedieron por mí para que me permitieran el acceso, la respuesta siempre era negativa. Javier me explicó que ninguna o muy pocas empresas me permitirían pasar o entrevistar porque desconfían y porque pensarían que yo era una especie de espía que venía de otra



empresa para ver cómo trabajaban e informar a la organización que me mandaba. El mismo Javier me confesó que temía que yo fuera una espía de otra empresa. Tal desconfianza no es para menos: hay información de las empresas que es confidencial.

Todo el trabajo de investigación del que doy cuenta, lo organicé en un texto que consta de cuatro apartados principales. En el primero, que incluye tres capítulos, presento a los personajes que forman parte de esta historia y hay una introducción de los problemas que enfrenta la industria del autotransporte de carga en México. En el segundo apartado que abarca cinco capítulos, se explica hasta qué punto está involucrado el transporte de carga en el problema de contaminación ambiental, qué factores han causado que el autotransporte se considere una fuente de contaminación, así como las medidas que se han tomado al respecto y qué tan funcionales son. El tercer apartado consta de siete capítulos en los que se describe la forma de vida de los trailereros y todos los peligros a los que se exponen en el cumplimiento de su trabajo. En los tres capítulos del apartado final, hay una breve descripción de las alternativas que mencionan algunos expertos de diferentes áreas del saber para contrarrestar la contaminación ambiental y las deficiencias en el autotransporte de carga. Así también hay una mención de algunas tecnologías que se han implementado para hacer más eficiente el autotransporte de carga. Y cierro con la situación de los transportistas entrevistados y qué expectativas tienen para su futuro como transportistas y como personas.

Insisto en que en este reportaje presento sólo algunas de las problemáticas que afectan la situación del autotransporte de carga en México y en nuestro país y espero que con la información que aquí rescato sea posible acercarnos sinceramente al otro, en este caso al trailerero, conocerlo, entenderlo y lograr que esa información contribuya crear un criterio propio sobre su situación y la de su industria, un criterio en el que sean menos los prejuicios que tenemos como sociedad respecto al transporte de carga.





I

## **DISTINTOS CAMINOS, MISMO DESTINO**

Hoy debería ser un día de felicidad para ella porque unirá su vida a la de quien ama. La ceremonia de la boda transcurre, casi toda su familia y sus amigos están presentes, pero hay una gran ausencia: su padre no la acompañó, no pudieron realizar el tradicional ritual de las bodas católicas en el que el padre acompaña a la novia y la lleva del brazo hasta el altar.

A su mente llegan los recuerdos de cuando era niña y su padre pasaba poco tiempo con ella, su hermano y su madre. Evoca de pronto varios cumpleaños a los que él no llegó. Pero también recuerda escenas que le causan alegría, de aquellas pocas veces que pasaron tiempo juntos, jugando, leyendo, viendo televisión, comiendo palomitas y dulces. No olvida que gracias al trabajo de su padre ella pudo estudiar y terminar su carrera.

Está contenta porque para ella es un gran momento, pero en su expresión se empieza a notar la nostalgia al pensar que el hombre que le dio la vida no se encuentra con ella ahora, está a kilómetros de distancia recorriendo las carreteras en alguna parte del país a bordo de un gran vehículo en el que lleva mercancía que debe entregar a tiempo. Su padre se llama Celso.

Celso es trailero, las largas ausencias han marcado su vida y la de su familia. Quizá sus constantes viajes a la zona norte del país y el trato con la gente de allá han hecho que su acento cambie a lo largo de tanto tiempo. Celso tiene 62 años y desde los 20 trabaja en el transporte: inició conduciendo camiones que transportaban pasajeros y pocos años

después continuó en el mundo del autotransporte de carga, actividad en la que usa vehículos pesados para mover toneladas de diversas mercancías.

Su cabello se cubre poco a poco de canas. En su rostro ovalado de piel morena se empiezan a notar algunas arrugas que son pocas para su edad. El cristal de sus anteojos cuadrados deja ver su mirada profunda de ojos cafés, con la expresión del cansancio acumulado a lo largo de los años que lleva manejando vehículos pesados en las carreteras.

Celso es alto y delgado, a pesar de vivir en las mismas condiciones que sus colegas, las largas jornadas de trabajo y los extensos periodos sin comer no han engordado su cuerpo. Él piensa que no sube de peso por su genética: “Quizá sea porque en mi familia la mayoría somos flacos, por eso no tengo problema con mi peso”, me explica y concluye su frase con una sonrisa.

Vive en el Estado de México, en el municipio de Tultitlán. En un condominio se ubica su casa, ahí me cita una tarde de julio para entrevistarlo. Su esposa Silvia me recibe y me conduce por una escalera que lleva a la sala de su casa, donde una gran ventana permite pasar la luz solar que ilumina el espacio en el que apenas caben sus sillones y un librero sobre el que está la televisión encendida.

De las paredes cuelgan fotos de los hijos de Silvia y Celso durante su infancia, tiempo que en su mayoría Celso pasó lejos de ellos. También fotos del día de su boda, así como los diplomas y títulos universitarios de sus hijos, logros que se deben al esfuerzo y al trabajo de su padre.

Celso trabajó desde joven en el autotransporte de carga, a él no le tocaron los límites de edad que ahora se piden para trabajar como transportista. En el tiempo que lleva trabajando, escuchaba que esos requisitos de edad normalmente se pedían por la

experiencia, pero para él eso es mentira: “Lo están pidiendo así porque las aseguradoras no les quieren pagar en accidentes de alguien menor de 25 años”.

Celso está contratado como operador de tractocamión en una gran empresa de autotransporte de carga donde recibe un salario mensual, además de los recursos necesarios para los viáticos. Cuando regresa de los viajes, la empresa le da a Celso la facilidad de llevarse el tráiler a su casa para revisarlo y llevarlo a reparación si es necesario.

En la empresa donde trabaja Celso ya ni siquiera admiten personas de 25 años, solicitan gente de más edad: “Antes, en la mayoría de las empresas, querían muchachos, chamacos para hacerlos a su modo, para hacer... ¿cómo se dice?... un hombre de barro e irlo moldeando: déjate robar aquí, trabájame gratis acá y haces lo que quiera hacer la empresa”.

Celso explica que las empresas se dieron cuenta de que a veces podían manipular a los jóvenes, pero su falta de experiencia les empezó a resultar contraproducente: “No les respondían en el trabajo: se volteaban, chocaban, se drogaban, se emborrachaban y no sé qué más... entonces ahora optaron por meter gente mayor, de experiencia, que sabe a lo que viene. Y creo que les está dando mejor resultado, porque la gente mayor va a trabajar y no a hacer tonterías”.

Su vasta experiencia y conocimiento de cómo opera el autotransporte de carga son producto de las situaciones que Celso ha vivido y ha visto en los años que ha trabajado como operador de transporte carretero pesado. Así como Celso, Felipe es otro hombre

con muchos años ejerciendo el oficio de transportista, lleva un estilo de vida similar, e incluso vive en el Estado de México. Al igual que Celso, Felipe sabe lo que es el trabajo duro para mantener a su familia, sabe de los días de viaje que se hacen largos lejos de sus

seres queridos. Él también tuvo que trabajar desde muy joven en el autotransporte de carga por falta de recursos: lleva 37 de sus 53 años conduciendo tráileres a lo largo de las carreteras nacionales y en algunas zonas de Estados Unidos.

Felipe ha trabajado en empresas que hacen viajes internacionales, viajes que para él implican una gran responsabilidad, pero al mismo tiempo le representan una gran satisfacción laboral y personal.

Ahora Felipe labora en una mediana empresa que hace viajes locales dentro de la Ciudad de México y el Estado de México, y viajes a otros estados de la república. Para los trayectos foráneos, la empresa le proporciona los viáticos necesarios.

La compañía le paga a Felipe cada semana con un sueldo base que aumenta según los viajes que haga. “Como en esta línea también transportamos paquetería, nuestro sueldo es más según las entregas que hagamos. Por ejemplo, si mi sueldo base fuera de 800 pesos, y además hago 12 entregas por día y cada entrega la pagan a 14 pesos, gano más a la semana” comenta Felipe.

Según lo que me explica, esa condición sólo aplica para los viajes locales, pues en los viajes que salen a otro estado, ya no le pagan por día, le pagan por viaje, aunque no me dice cuánto. “Si la ruta es de aquí a Hidalgo, pero antes hay que entregar en la Ciudad de México, se hacen las entregas acá y se pagan como entregas, y ya que vamos a Hidalgo se paga como viaje”, me expone Felipe.

Las canas en su cabeza marcan el paso de los años que Felipe ha vivido tras el volante de los tráileres. Él es de estatura mediana, no está en los huesos pero tampoco es gordo. Su carácter fuerte e irascible y su sentido de la responsabilidad contrastan con su buen humor y el gusto por los largos trayectos en tráiler.

A diferencia de Celso, la empresa en la que trabaja no le permite llevar a su casa el tráiler, es parte de las medidas que toman en algunas empresas para evitar problemas: “Es porque puede haber robo de diésel o incluso robo de unidad. Muchos camioneros abusan de la confianza y hacen de las suyas con los camiones teniéndolos en sus hogares. Esas son algunas razones por las que no nos permiten sacar la unidad de los encierros” comenta Felipe, quien me aclara que los encierros son los sitios en los que las empresas guardan los tráileres.

Felipe también vive en Tultitlán, Estado de México junto con su esposa, su hija y su hijo menor Bernardo, quien también quiere dedicarse a lo mismo que él. Bernardo está cerca de cumplir 20 años, edad que le impide seguir su pasión que es manejar tráileres.

Antes de poder entrevistar a Felipe en su casa, entrevisté a Bernardo en un parque cercano a su domicilio en una fría y nublada mañana de febrero. “Deja ver, si mi papá ya llegó a la casa nos vamos para allá para que puedas hablar con él”, me dijo cuando terminamos la entrevista en el parque.

Lo primero que llama la atención de Bernardo es su aspecto juvenil, fresco, de un joven que se cuida. Pareciera chocar con la típica imagen del trailerero, aquel estereotipo de los hombres rudos y maduros que parecen no poner cuidado en su imagen. Bernardo posee una mirada de brillantes ojos medianos color café protegidos por largas pestañas, su piel clara, su nariz y su boca pequeñas y su rostro ovalado que parece de niño y está enmarcado por su cabello oscuro. El aspecto infantil de Bernardo se completa por su estatura media y su complexión delgada, le dan un toque de fragilidad que sólo es apariencia, pues la profesión de su padre lo ayudó a forjarse como un hombre fuerte y maduro.

Bernardo no puede entrar a trabajar formalmente pero, mientras alcanza la edad requerida, ha acompañado varias veces a Felipe en los viajes que le asigna la empresa donde trabaja. En algunos viajes ha tenido la oportunidad de conducir el tráiler con el que labora su padre, aunque eso no está permitido y deben ser discretos al respecto.

“Mi papá hace viajes foráneos y locales pero como ahorita lo acompaño a algunos viajes, él los pide locales, aquí dentro del mismo Estado de México y la Ciudad de México, y a veces uno que otro viaje corto como a Tlaxcala, Veracruz, lugares cerca porque como también estudio... tengo que tener horarios accesibles para poder ir con él”, me cuenta Bernardo.

A Bernardo le encanta visualizarse manejando unidades de dimensiones enormes, es una de las cosas que más anhela. “Creo que como todo apasionado siento que tengo el poder, en un animalote así... no sé, sientes que tienes el mando en la carretera por lo mismo que tienes una unidad más grande”.

No puede ocultar el entusiasmo que siente al hablar de tráileres, su sonrisa y el brillo de su mirada lo ponen en evidencia. “No soy lo suficientemente grande o no tengo la edad requerida como para poder traer un tráiler, pero ya vi que sí se puede. Hay muchas personas que te felicitan por haber aprendido a manejar unidades tan grandes pero otras personas también lo ven mal. Para mí está muy bien, no tengo ningún problema con eso, creo que ya por lo menos si no tengo un empleo, sé de qué vivir”, comenta Bernardo y sonríe.

Hace más de un año terminó el bachillerato y, por petición de su familia, ingresó a la universidad pero él está seguro de que su vida está en el autotransporte de carga: “Yo quería dedicarme a esto, hablaron conmigo y me hicieron estudiar pero no es lo mío, a lo

mejor algún estudio puede ser lo mío, pero lo mío son los camiones, no creo cambiar de opinión. A pesar de todo lo que he visto me gusta mucho, es tal vez porque lo traigo en la sangre”.

Los viajes con Felipe, su padre adoptivo, y el hecho de que su fallecido padre biológico también fuera trailerero, han contribuido a que Bernardo se emocione por los tráileres y los viajes. Hasta sus aficiones se relacionan con su pasión.

“En el dibujo todo mundo sabe que lo único que sé dibujar son camiones, tal vez alguna otra cosa pero dibujar camiones me apasiona desde los cuatro años. Yo veía alguna imagen y me gustaba copiarla hasta que fui mejorando mi técnica, y ya solamente con que alguien me diga el modelo puedo dibujarlo”.

A Bernardo también le encantan los concursos de tráileres: “El *tunning* de los camiones es de lo que más me llama la atención. Creo que si yo tuviera algún camión lo arreglaría y lo metería a algún concurso, siempre y cuando tuviera los recursos ¿verdad?”.

Su ilusión no es menor, aunque conozca muy bien las dificultades a las que se enfrentan los transportistas, dificultades que nadie le ha contado sino que él mismo las ha vivido cuando acompaña a su papá en los viajes y por la historia de su padre biológico.

“Creo que la vida de un camionero es muy difícil por lo mismo que a veces no ves a tu familia. Es un trabajo mal visto porque, sí, a lo mejor por algunos se gana mala fama como en todo empleo, pero hay personas que también saben sacar adelante el trabajo y su familia”, afirma Bernardo. Por ahora su edad no le permite alcanzar ese sueño, así que trabaja en una fábrica armadora de autopartes para ayudar con los gastos de su casa.

Para hombres como Celso y Felipe no fue difícil encontrar trabajo porque en años pasados no había tantos requisitos para entrar a trabajar. Ahora las empresas que trabajan de



manera formal son más estrictas con sus requisitos, por lo que es menos posible que los menores de 25 años que solicitan trabajo como trailers lo obtengan.

Tal es el caso del Güero, quien a sus 28 años no ha encontrado un empleo fijo como trailerero. Sólo trabajó por breves periodos de tiempo en algunas pequeñas empresas donde, si bien pudo entrar desde los 20 años, no le ofrecen condiciones laborales justas ni seguridad.

En el municipio de Naucalpan, en el Estado de México, se ubica la vivienda donde pasó toda su infancia y su adolescencia. El desorden en su habitación es resultado de los días que ha estado fuera, desde que un tráiler rojo se convirtiera en su nuevo hogar, una casa móvil en la que ha pasado los últimos meses.

Al entrar a su cuarto aún se percibe un ligero olor a cigarro que quedó desde la última vez que estuvo fumando ahí. Se ve el tocador repleto de botellas de loción, peines, rastrillos y hasta un plato con comida de hace tiempo. El ropero casi vacío, la ropa limpia junto con la ropa sucia está en su cama, que tiene las cobijas revueltas.

El polvo recubre todos los rincones, parece que lo único impecable es el gran espejo en el que se mira cuando entra a su cuarto. Avienta su ropa de trabajo en el suelo azul también manchado por la mugre, camina hasta su cama y se sienta.

En los cajones de su buró, entre compactos y ceniceros busca apresuradamente, esperando encontrar los papeles que desde hace tiempo necesitaba. Facturas, cartas de porte, documentos personales y solicitudes de empleo que le recuerdan lo difícil que ha sido el camino.

Ahora tiene empleo, pero trabajar en una pequeña empresa no le garantiza un contrato seguro, así que debe seguir intentando colocarse en otras empresas. Lo preocupante para él es que pasó casi un año sin laborar, formando parte del 1 millón 911 mil 126

desempleados que reportó el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) hasta el cuarto trimestre de 2016.

“Nadie te tiende la mano cuando más ayuda necesitas, a veces no tenía ni para comer, mi propia familia en ocasiones tampoco me apoyó y mis amigos eran los únicos que me ayudaban cuando podían”, comenta mientras intenta hacer algunas llamadas en su celular.

Enseguida me pide que lo acompañe a estacionar el tráiler enfrente de su casa, pues lo dejó a media calle. Después de varios días fuera, lo único que quería era llegar a casa para comer y descansar por lo que se fue directo a su domicilio en la unidad. No tiene ningún problema por eso, puesto que la empresa a veces le permite llevarse el tráiler a su casa siempre y cuando lo cuide. La única dificultad aparece cuando llega la noche porque no tiene un patio grande que le permita guardar el tractocamión, así que lo deja en la calle aún con el riesgo de que alguien le robe alguna parte o todo el tráiler. Salimos, me invita a subir y prende el motor. Me sigue platicando sobre su trabajo.

El sobrepeso y la mayor edad que aparenta, explica él, son producto de las largas jornadas laborales en las que casi nunca hay lugar para el descanso y la buena alimentación. Por su altura, su complexión robusta, su cabello rubio, su piel clara, y sus ojos azules, hay quienes han creído que no es mexicano: incluso de niño, algunos vecinos le decían el Extranjero. El Güero, como le apodan ahora sus amigos, lleva un ritmo de vida desgastante y complicado debido a su trabajo.

La falta de experiencia y la explotación laboral son algunos problemas que enfrentan quienes inician en la industria del transporte de carga, donde la mayoría de las empresas solicitan hombres mayores de 25 años y en algunas compañías hasta hombres mayores de 30 años de edad para poder trabajar.

“Cuando vas a solicitar empleo, el primer 'pero' que te ponen es por la edad y porque en algunas empresas hasta debes estar casado para poder trabajar. En las empresas más establecidas, digamos, no te permiten trabajar a menos que cumplas con todos los requisitos. En las empresas donde tienen uno o apenas unos cuantos camiones para trabajar, te permiten entrar, pero las condiciones no siempre son las mejores”, explica mientras estaciona afuera de su casa el imponente tractocamión rojo que conduce.

El Güero me explica un poco más lo que le han dicho respecto al estado civil de los operadores para poder trabajar: “Los empleadores siempre dicen que prefieren contratar hombres casados porque tienen un sentido de la responsabilidad más desarrollado que el de los chavos”.

Quizá para Bernardo, una vez que alcance la edad requerida, sea menos difícil introducirse a trabajar en el autotransporte de carga por la experiencia que está adquiriendo al acompañar a su padre. En cambio, para el Güero será más complicado porque si bien había trabajado como repartidor en una camioneta, no tenía práctica manejando tráileres ni desenvolviéndose en el ambiente de los tractocamiones.

En el mismo Estado de México, a 31 kilómetros de donde vive el Güero pero en el municipio de Cuautitlán Izcalli, la zona industrial Xhala contiene una de las empresas de autotransporte de carga más reconocidas de México, una de las pocas empresas que me permitió entrevistar. Ahí trabajan Noventa y Confitón.

Noventa, como le apodan sus compañeros transportistas, lleva siete de sus 28 años dedicándose al autotransporte de carga. La hiperactividad se nota en sus movimientos al hablar, en su mirada luminosa que cambia de dirección a cada instante.

Su corto cabello negro peinado hacia atrás descubre su rostro de piel morena que tiene aspecto fresco y lustroso, su nariz mediana y la sonrisa que deja ver su blanca dentadura. Él es alto y a diferencia de la mayoría de sus compañeros de trabajo, es delgado. Él considera que su buen estado de salud se debe a su buena alimentación, trata de descansar lo mejor posible y toma complementos vitamínicos: “Así como maltrato mi cuerpo, lo cuido”, asegura.

Noventa es originario de San Luis Potosí, pero sus dos hijos pequeños y su esposa viven en el Estado de México, a unos kilómetros de donde trabaja. “Como yo vivo sobre la carretera, cada viaje paso a verlos, aunque sea un ratito, pero estoy ahí con ellos. Por eso pido puros viajes para México o para Querétaro, para que me quede, porque si me mandaran para Aguascalientes o más lejos pues no. La verdad por eso casi no tenemos muchos problemas, porque paso continuamente”, me cuenta después de revisar el tráiler en el que hace rato aguardaba para recibir las indicaciones del próximo viaje.

Ya que verificó si el tráiler cumple con todos los requerimientos para el viaje, caminamos a través del patio de terracería donde estacionan los tractocamiones y nos dirigimos a una de las oficinas de la compañía para continuar la entrevista.

En la misma empresa donde labora Noventa, se encuentra también Confitón, un trailero originario de Mazatlán, Sinaloa que ha circulado por las carreteras manejando tractocamiones para diferentes empresas de autotransporte. Me encontré con Confitón y sus compañeros para escuchar sus testimonios en la oficina, donde el tamaño de la ventana no sólo permite la entrada de abundante luz y solar y viento, también deja ver hacia el patio de operaciones.

La inconformidad ante las condiciones en que trabajan los trailereros es lo que ha acompañado a Confitón en esos 20 años que lleva recorriendo las carreteras mexicanas.

“Nuestro trabajo no se valora como se debería”, se queja Confitón, quien cree que las problemáticas que afectan al autotransporte no son sencillas de resolver. Su corpulencia y su estatura hacen que la silla en la que descansa con pesadumbre parezca mucho más pequeña, que apenas si cabe. Su piel es morena, su nariz grande, su mirada profunda y su rostro ancho le dan una apariencia seria, de un hombre más grande de los 40 años que tiene. Al hablar casi no mueve las manos, se expresa más con gestos.

Mi recorrido en busca de testimonios continúa: días después de las entrevistas a Noventa y Confitón, estoy a 15 kilómetros de Cuautitlán Izcalli, en San Antonio Tultitlán. Me dirijo a una de las 34 zonas industriales mexiquenses dentro de la que se ubica otra empresa de autotransporte de carga muy reconocida, en la que después de tanto insistir me permitieron entrevistar a Carlos quien desde hace 16 años maneja tractocamiones y que en una ocasión fue víctima de un secuestro mientras trabajaba.

La corpulencia de Carlos lo hace parecer menos alto. En su rostro de piel morena lo que más destaca son sus gruesos lentes, su nariz grande y el bigote sobre los labios. Al verlo parece un hombre serio, hasta gruñón, pero al hablar con él se percibe su carácter sereno, distinto al de sus compañeros que trabajan con él y que van casi corriendo de un lado a otro en la empresa mientras él platica conmigo. Saldrá de viaje, pero ya tiene todo listo.

Bernardo, Felipe, Celso, Confitón, Noventa, Carlos y el Güero, dentro de esta industria ninguno de ellos es dueño de su propio tráiler, todos son transportistas que reciben un salario, bajo condiciones tan distintas como las empresas para las que trabajan. Forman parte de las 938 mil personas que ocupan algún puesto en las compañías que brindan servicios de autotransporte de carga en México, de acuerdo con cifras registradas en 2015 por el portal de la Base de Datos del Transporte de América del Norte. Ellos siete aboran como operadores y son diferentes de los hombres-camión, que son microempresarios del autotransporte de carga propietarios de una y hasta cinco unidades.

Aunque tanto transportistas asalariados como hombres-camión son la base del autotransporte de carga: los primeros porque son la principal fuerza laboral de esta industria y los segundos porque conforman más del 80% del total de las empresas que ofrecen servicios de autotransporte de carga en México.

Estas son apenas algunas diferencias que hay entre los trailereros mexicanos. Pero carreteras, experiencias, pasión por los viajes y los tráileres, preocupaciones e injusticias, también sueños y anhelos, son parte de lo que ellos tienen en común.

Se trata de siete trailereros, recorren distintos caminos que al final los llevan a un mismo destino: desplazar las diversas mercancías que se requieren en el país y en otros, mover la economía de México.

Contrastes y puntos en común. Es lo que hay entre los trailereros mexicanos, hombres que han llevado vidas llenas de riesgos y carencias, pero que también ostentan un gran poder como industria porque las demás industrias dependen de ellos para mover y comercializar sus productos. El día a día en su trabajo no es conocido ni valorado, aunque sean piezas clave para el desarrollo del país.

### **Cargar el peso de México**

Celso, Felipe, Bernardo, el Güero, Noventa, Confitón y Carlos son hombres que, quizá por su edad o por su experiencia, viven de diferentes formas su trabajo y que, sin embargo, tienen algo en común: las carreteras y los tráileres son su modo de vida y la pasión de algunos de ellos, a pesar de lo riesgoso que puede resultar.

Como muchos transportistas mexicanos, ellos conducen todos los días esos tractocamiones de poderosos motores y titánicas dimensiones. A bordo de los vehículos atraviesan el país entero de norte a sur, del Pacífico al Golfo de México.

Al conducir en la carretera, impresiona ver de cerca a uno de estos gigantes. Ahí van, sin importar la dureza del clima ni las deficientes condiciones de las vialidades. Circulan a pesar del asfixiante calor, del frío que cala hasta los huesos, de la lluvia o el granizo que podrían causarles una volcadura e incluso la muerte de sus conductores. A pesar de los baches, los caminos estrechos y mal planeados, las pendientes y las curvas que también suelen ser causa de fatales accidentes. A pesar de los bloqueos que en ocasiones provocan que los trailereros pierdan tiempo, mercancía y dinero.

Por el peso que cargan, algunos avanzan tan despacio que desesperan a la mayoría de los automovilistas, quienes los culpan del tránsito lento, incluso hay quien insulta a los operadores. Otros van tan rápido que en ocasiones se ven involucrados en aparatosos accidentes, hechos trágicos que terminan en fallecimientos y en los que la mayoría de las veces se culpa al trailerero del incidente.

Tal vez esa sea una de las razones por las que la admiración o la sorpresa que sienten los automovilistas al ver estos colosos en las carreteras se convierte en miedo cuando van en sus autos, rodeados de gigantes transitando por alguna autopista. Su enorme tamaño impone, aparece el temor de que se volteen y aplasten a los automóviles que circulan cerca de ellos.

Los tráileres llevan auestas toneladas de peso, pero sus operadores cargan más que mercancías: sobre sus hombros recae la difícil responsabilidad de ser una de las industrias que contribuye a mover la economía de una nación. Su compromiso es grande, pues de su trabajo depende el funcionamiento de las diversas industrias que son una considerable fuente de empleos.

<b>Aportación del autotransporte de carga al PIB nacional</b>						
<b>Participación en el PIB</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
Transporte correos y almacenamiento	5.7%	5.7%	5.7%	5.8%	5.8%	5.9%
Transporte aéreo	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%
Transporte por ferrocarril	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%
Transporte por agua	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%
<b>Autotransporte de carga</b>	<b>2.6%</b>	<b>2.7%</b>	<b>2.8%</b>	<b>2.8%</b>	<b>2.9%</b>	<b>2.9%</b>
Servicios de mensajería y paquetería	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%

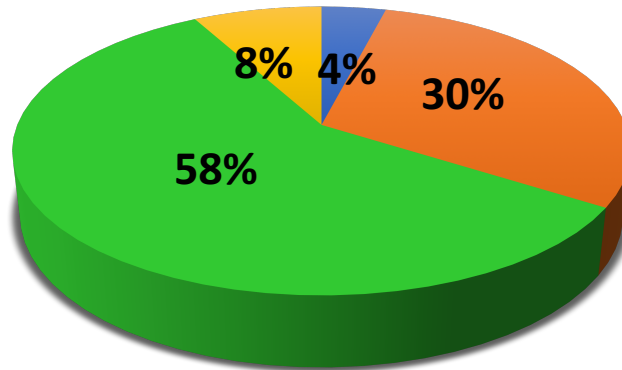
Dentro de la actividad del transporte, el autotransporte de carga es el que más aporta al PIB nacional.  
Fuente: Sistema de Cuentas Nacionales de México, INEGI. Recuperado del portal de CANACAR.

El autotransporte de carga en México es una de las actividades más importantes para la economía nacional. Según las últimas cifras del Sistema de Cuentas Nacionales de México reportadas en el portal de la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (CANACAR), después del segundo trimestre de 2015 el autotransporte de carga hizo una aportación al Producto Interno Bruto nacional de 3%, es decir, aportó 410 mil 428 millones de pesos. El autotransporte de carga no sólo es importante porque distribuye los productos de las demás industrias y por su aportación al PIB sino también porque es una importante fuente de empleos: en 2016 generó más de 2 millones de empleos directos, de acuerdo con la Estadística Básica del Autotransporte Federal de ese año.

Aunque existen otras opciones de transporte de carga como el aéreo, marítimo y ferroviario, la mayoría de las empresas siguen prefiriendo el autotransporte de carga.



### Actividades económicas



- Actividades económicas primarias    ■ Actividades económicas secundarias
- Actividades económicas terciarias    ■ Otras

Las actividades económicas se dividen en 3 grupos. El autotransporte de carga se incluye dentro del tercer grupo porque ofrece un servicio a la sociedad. De acuerdo con los datos del INEGI, las actividades terciarias son las que más aportan al PIB (58%).

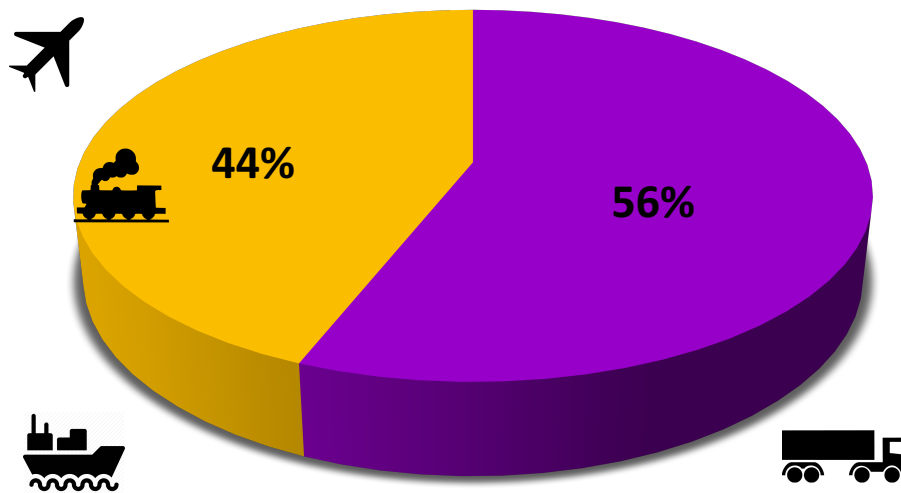
<b>Actividades económicas primarias (extracción de recursos naturales)</b>	<b>4%</b>
<b>Actividades económicas secundarias (manufacturas)</b>	<b>30%</b>
Minería	3.9%
Generación, transmisión y distribución de energía eléctrica, suministro de agua y de gas por ductos al consumidor final	1.5%
Construcción	7.1%
Industrias manufactureras	17.6%
<b>Actividades terciarias (servicios)</b>	<b>58%</b>
Comercio	15.5%
Correos, transporte y almacenamiento	6.2%
Información en medios masivos	1.8%

Financieros y de seguros	3.3%
Inmobiliario y de alquiler de bienes muebles intangibles	11%
Profesionales, científicos y técnicos	2.2%
Corporativos	0.6%
Apoyo a los negocios y manejo de desechos y servicios de remediación	3.2%
Educativos	4.1%
Salud y de asistencia social	2.2%
Esparcimiento, culturales, deportivos y otros servicios recreativos	0.4%
Alojamiento temporal y de preparación de alimentos y bebidas	2.2%
Otros servicios excepto actividades gubernamentales	2.1%
Actividades legislativas, gubernamentales, de impartición de justicia y de organismos internacionales y extraterritoriales	4.3%
<b>Otras</b>	<b>8%</b>

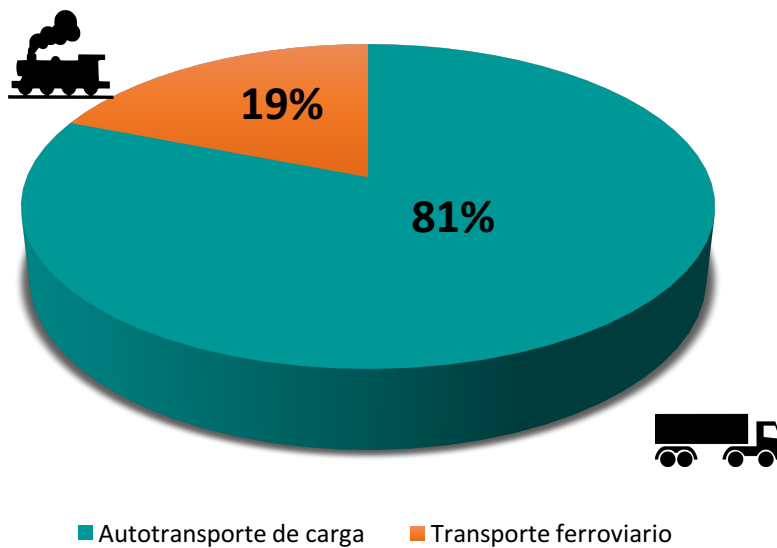
Y dentro de las actividades terciarias, los servicios ofrecidos por los Transportes, correos y almacenamientos son la tercera actividad que más aporta al PIB (6%) después del comercio (16%) y los servicios inmobiliarios (11%). Dentro de los 3 grupos de actividades, Transportes, correos y almacenamientos es la cuarta actividad que más aporta al PIB. Fuente: INEGI, 2016.

Las últimas cifras proporcionadas por la Estadística Básica del Autotransporte Federal, señalan que en 2016 se movieron por este medio 536 de 953 millones de toneladas, es decir, 56% del total de mercancías transportadas. Respecto a la carga transportada por vía terrestre, el ferrocarril transportó tan sólo 19% de ésta, mientras que el autotransporte movió 81% de la carga.

### Movimiento de carga por modo de transporte



### Participación porcentual en el movimiento terrestre de carga



Elaboración propia con datos de la Estadística Básica del Autotransporte Federal, 2016.

Sin embargo, aun cuando el autotransporte de carga sea importante para la economía nacional por su aportación al PIB, como fuente generadora de empleos y porque mueve la mercancía de las otras industrias, su actividad es poco valorada por la sociedad en general, especialmente por los usuarios o clientes y por el gobierno.

Ejemplo de esta falta de consideración del gobierno mexicano con el autotransporte de carga es la implementación de medidas que complican un poco más su operación, especialmente de los hombres camión. Una de estas medidas es la desaparición del Régimen Simplificado.

El Régimen Simplificado era un tipo de pago de impuestos que permitía a las empresas de autotransporte y en especial a las micro y pequeñas empresas, deducir de impuestos gastos que a veces les es difícil facturar como las comidas de los operadores en loncherías, las reparaciones en talacheras y talleres mecánicos, las guías para conducir de los operadores, e incluso los sobornos que pagan a los policías para que los dejen transitar por las carreteras, como lo refieren varias asociaciones civiles que tratan el tema del autotransporte de carga .

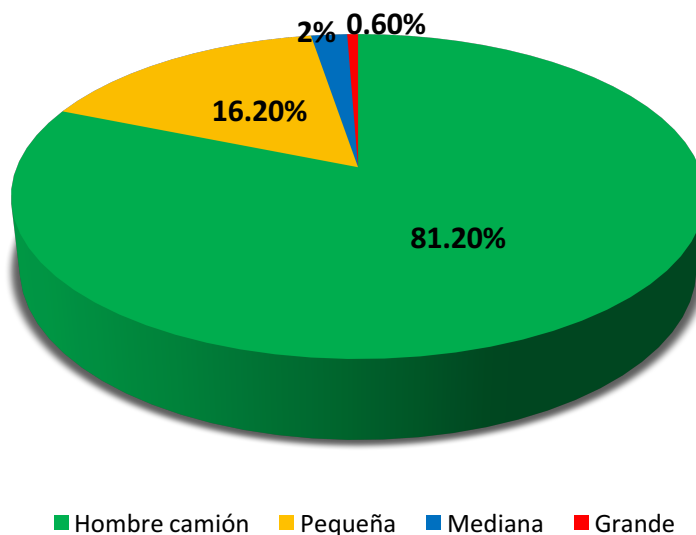
Elías Dip Ramé, titular de la Confederación Nacional de Transportistas Mexicanos (CONATRAM), señala que al aprobarse las modificaciones para desaparecer el Régimen Simplificado, los más afectados son los llamados hombres-camión o microempresarios que poseen de uno a cinco camiones.

El Régimen Simplificado beneficiaba a los hombres-camión, que de acuerdo con las últimas cifras presentadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes SCT, para 2016 eran 114 mil 308 empresas, que representan 81% del total de las empresas de autotransporte de carga en el país.

CONATRAM estima que, al ser mayoría entre las empresas que ofrecen el servicio de transporte carretero de mercancías en el país, la aprobación de las modificaciones que desaparecen el RS afectarían a estas microempresas y entre 25 y 30% de los transportistas perderían sus empleos.

### CONFORMACIÓN DE LA ESTRUCTURA EMPRESARIAL DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA EN MÉXICO, 2016

Tipo de empresa	Estrato en unidades	Número de empresas	%	Número de vehículos	%
Hombre Camión	1 a 5	114,308	81.2	215,163	24.9
Pequeña	6 a 30	22,793	16.2	260,455	30.1
Mediana	31 a 100	2,826	2.0	142,953	16.5
Grande	Más de 100	903	0.6	246,264	28.5
<b>Total</b>		<b>140,830</b>	<b>100</b>	<b>864,835</b>	<b>100</b>



Fuente: Estadísticas Autotransporte de carga, 2016. SCT

La situación se complica aún más cuando algunas compañías que contratan los servicios de las microempresas y pequeñas empresas de autotransporte de carga no pagan en tiempo y forma, lo que provoca que los microempresarios transportistas se vayan a la quiebra, pues por lo general son empresas familiares que no tienen recursos para sobrevivir mientras no les pagan por los servicios realizados.

La falta de recursos de las microempresas puede repercutir en sus finanzas al grado de que son los mismos operadores quienes pagan los gastos que se hacen en los viajes: “La comida, el hospedaje, ir al baño, todo genera gastos. Pero a veces uno mismo tiene que pagar las composturas del vehículo, el servicio de las grúas cuando el tráiler se queda a medio camino, lo que hace que te quedes sin nada, y lo peor es que los propietarios o la empresa no siempre te reponen el dinero que gastaste”, comenta el Güero.

El hecho de que la estructura empresarial del autotransporte de carga esté conformada en su mayoría por microempresarios u hombres camión (81%), que operan casi siempre en la informalidad y en su mayoría no están registrados en el SAT ni pagan impuestos, explica por qué, aunque lleguen a generar ganancias no pueden ofrecer a sus operadores condiciones justas ni seguridad laboral.

Otra de las medidas que anunció el gobierno y que también perjudica la operación del autotransporte de carga fue la emisión de dos decretos en los que se establecen requisitos para que los hombres-camión pudieran renovar sus unidades y regularizar sus empresas. Esta medida tuvo como finalidad que el gobierno pudiera recaudar más recursos y reducir las emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) de los vehículos pesados de carga. Pero ¿la medida realmente ha tenido los resultados esperados?

## **La última batalla del gigante**

El espacio, donde estos monstruos llegan a su destino final, evoca a los antiguos coliseos en los que las peleas eran a muerte. En el suelo de terracería se esparcen los restos de diversos materiales, piezas de metal y polvo. Se abre el zaguán que mide más de seis metros de largo, entra el gigante y queda junto con otros de su tipo a la espera de su turno.

Estos titanes han servido a varias personas durante mucho tiempo, hasta más de los 10 años que, se estima, es su vida útil, aunque también los hay de 20, 30 y hasta 40 años o más. La Estadística Básica del Autotransporte Federal 2015 muestra que 17 años es la edad promedio de los gigantes que circulan en carreteras mexicanas.

Con ayuda de sus motores, que hacen gala de su poder y su potencia en cada rugido, han desplazado toneladas de mercancías. Ni la lluvia, el calor, el frío, ni siquiera el granizo o la nieve les han impedido llevar de un lugar a otro los cargamentos.

Han circulado con todo el peso de la mercancía que transportan en calles estrechas, pendientes, curvas en las que al pasar corren riesgo de volcarse, en las carreteras más inhóspitas y peligrosas de México o en territorios de los países vecinos. Y sus adentros, además de llevar mercancías, han sido el hogar en el que quienes los conducen han pasado muchas horas de sus vidas.

Felipe y Bernardo han viajado mucho tiempo a bordo de tráileres: “Mi papá llegó a manejar un trailer que ya tenía 30 o casi 40 años, era de los Dina que creo que ya no existen o no muchos. Pero fíjate que aunque el camión ya estuviera viejito, tenía un buen motor y arrancaba bien. Además, el material de la carrocería era de calidad, resistía mucho. Y pues esos eran los de batalla, porque mi papá anduvo en ese trailer muchos años, lo llevó por carreteras y caminos que no siempre están bien y aún así el trailer nunca

le falló. Hemos visto y vivido tantas cosas en los viajes que creo que no terminaría de platicarte nunca”, concluye Bernardo.

Si los gigantes pudieran hablar contarían historias como la de Bernardo, relatos que impresionan y que incluso son difíciles de creer, dignos de un libro de aventuras. Pero esas historias quedarían si acaso en la memoria de los operadores, porque se disolverían en el polvo que serán los gigantes.

Al fin llega la hora de algún titán. Lo desplazan al centro del espacio, al centro del coliseo donde dará su última prueba de resistencia. De repente una enorme mano metálica automatizada y dotada de gran fuerza le arranca la visera que fuera techo de sus conductores, y lo deposita a unos metros de distancia. Acto seguido, le arranca el cofre y las salpicaderas que amontona a lado del techo. Arranca las puertas y después cada parte del monstruo, hasta que no queda nada.

Al ver esta escena queda en el olvido el impacto o el temor que causa conducir por las carreteras a lado de uno de estos enormes vehículos, se disipa esa mezcla de preocupación y temor que puede sentir cualquier conductor al circular en la carretera rodeado de estos monstruos.

Impresiona ver a un gigante despedazado, pero ahí no termina. Un enorme gancho mecanizado toma las piezas de metal que fueran parte del gigante. Trozo a trozo, los lleva hasta una enorme caja y los deja caer entre dos engranes que trituran cada parte metálica. Las piezas de metal circulan por una banda que las deposita en el suelo. El aire se impregna de la tierra y el polvo metálico que vuelan.

La escena se repite a diario en los 14 centros de destrucción distribuidos en varios estados de la república mexicana, centros que la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) y el SAT enlistan en su página web actualizada por última vez el 4 de agosto de 2017.



El programa de chatarrización se implementó desde marzo de 2003. Este programa tiene como finalidad la renovación de la flota nacional conformada por un total de 864,835 vehículos de carga que circulan en el país. Estas unidades de carga pertenecen a las 140,830 empresas que operan en todo México, de acuerdo con datos de la Estadística Básica del Autotransporte Federal de 2016.

Según el Decreto por el que se fomenta la renovación del parque vehicular del autotransporte, el principal objetivo del programa es lograr que cada vez más microempresarios registren sus unidades y sus empresas ante el fisco para que estén reguladas. Las modificaciones que se hicieron a este programa se publicaron en el Diario Oficial de la Federación el 25 de marzo de 2015.

De 2003 a febrero de 2017, de acuerdo con información proporcionada por la Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y Tractocamiones, A.C (ANPACT) y otras asociaciones de transportistas, se reportan 48,793 unidades renovadas.

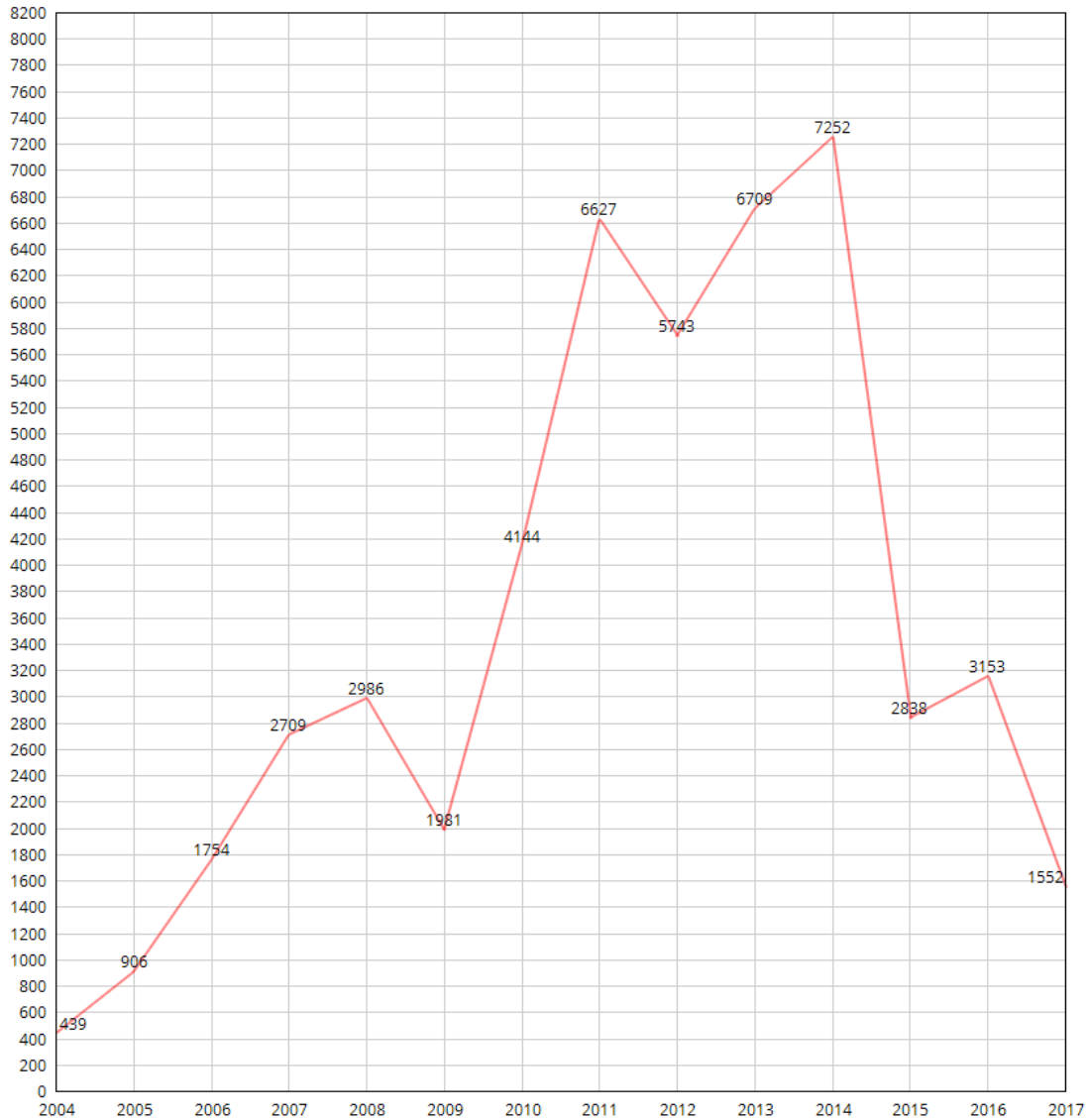
Pero la efectividad de este programa va más allá de sus cifras: los elevados costos de los vehículos y la situación económica de los microempresarios del transporte les dificulta ajustarse a los requisitos que les permitirían renovar sus unidades, por lo que casi nunca les es posible realizar el trámite.

Para ser beneficiario del ahora llamado programa de renovación el vehículo debe estar registrado en el sistema de la SCT y el propietario debe estar registrado en el SAT como entidad, física o moral, que obtiene ingresos de la actividad en la industria del autotransporte.

Este requerimiento representa el principal obstáculo para acceder a los beneficios del programa de renovación, pues aproximadamente 50% de los transportistas laboran en el

mercado informal, dato que dio a conocer en 2015 Roberto Díaz Ruiz, quien es el presidente de la CANACAR en Aguascalientes.

### TOTAL DE VEHÍCULOS DESTRUIDOS DE 2003 A FEBRERO DE 2017



Gráfica de elaboración propia con información recuperada del sitio web <http://www.renovacionvehicular.com.mx/estadistica/>

El mismo funcionario también mencionó que los hombres-camión por lo general no están regularizados, trabajan en la informalidad, e incluso estos microempresarios adquieren el combustible para sus unidades en puntos de venta no acreditados llamados “guachicoleras”: mientras en las gasolineras autorizadas se paga el litro de diésel a \$17.48 (precio de abril, 2017), en estos puntos de venta no autorizados el litro del mismo combustible se paga en \$8.00 u \$8.50, lo que para algunos transportistas regularizados es una competencia en condiciones desiguales.

La informalidad en que opera ese 50% de los transportistas implica una serie de inconvenientes para el gremio porque los priva de beneficios como el seguro social, la antigüedad y la pensión, aunque los más afectados son los micro y pequeños empresarios que no tienen opciones como los estímulos fiscales ni acceso al programa de renovación vehicular.

Asimismo, perjudica a la sociedad al incrementar el riesgo de accidentes en carretera debido a lo viejo de las unidades que en cualquier momento pueden fallar; el estado también se ve afectado porque no recauda recursos de dichas microempresas, pues no están registradas en el sistema fiscal.

Aunque ¿qué tan benéfico resulta el programa de renovación?, es decir, ¿realmente cumple algunos de los que se enuncian como sus objetivos principales: ayudar a que los hombres-camión y pequeños empresarios puedan renovar su flota vehicular para que se reduzca la contaminación medioambiental?

En marzo de 2015 se publicó en el Diario Oficial de la Federación el Decreto por el que se fomenta la renovación del parque vehicular del autotransporte, en el que se establecieron las modificaciones al programa de chatarrización. Según las actualizaciones a dicho programa, se otorga estímulo fiscal a los fabricantes, ensambladores o distribuidores

autorizados que reciban vehículos de más de 10 años de antigüedad a cuenta de un tractocamión nuevo o uno seminuevo con no más de 6 años de antigüedad.

<b>Tipo de vehículo</b>	<b>Estímulo reformas 2015</b>	<b>Nuevo monto según reformas a Miscelánea Fiscal 2017</b>	<b>Vehículo</b>
<b>Tractocamión tipo quinta rueda</b>	250 mil pesos	336 mil 414 pesos	
<b>Camión unitario tres ejes 14,500 kg</b>	160 mil pesos	215 mil 305 pesos	
<b>Camión unitario dos ejes 11, 794 kg</b>	107 mil pesos	143 mil 985 pesos	

Elaboración propia con información del *Decreto por el que se fomenta la renovación del parque vehicular del autotransporte.*

En el decreto se explica que el estímulo consiste en un crédito equivalente a la cantidad que resulte menor entre el precio en el que se adquiera el vehículo, 15% del precio del vehículo nuevo o una cantidad establecida en dicho decreto según el tipo de vehículo usado.

Las empresas fabricantes de tractocamiones pocas veces ofrecen datos exactos de los precios de sus productos, que siempre varían según la marca, modelo, el precio del dólar y otras características.

Tomemos como ejemplo los precios de un camión semi nuevo, comparándolos con el precio de un camión nuevo, datos proporcionados en la página web de Selectruck Freightliner Seminuevos y en la página de Man Truck and Bus México.

Un camión modelo 2016 con lo último en tecnología cuesta alrededor de 140 mil dólares, lo que equivaldría a 2 millones 816 mil 800 pesos, si el dólar se mantuviera a 20.12 pesos (precio del dólar el 19 de febrero de 2017). Un camión semi nuevo modelo 2011 cuesta alrededor de 855 mil pesos.

Si se quisiera el camión nuevo, el estímulo fiscal sería de 422,520 pesos. El propietario tendría que pagar el resto del costo del camión nuevo. Este 15% del precio del vehículo que se adquiriera no aplica para los vehículos semi nuevos, según el decreto.

Si se adquiriera un camión semi nuevo, el propietario recibiría por su vehículo una cantidad que no se especifica en el decreto, o alguna de las tres cantidades mencionadas en la tabla anterior, de acuerdo con el tipo de vehículo usado que lleve para su posterior destrucción.

Para los hombres-camión y pequeñas empresas es difícil cubrir los costos de la renovación vehicular, lo que impide que el programa logre sus objetivos. El documento publicado en noviembre de 2015 por la SCT, SEMARNAT y la Empresa Alemana para la Cooperación Internacional (GIZ, por sus siglas en alemán) estima que aunque los transportistas han mostrado gran interés por renovar sus unidades, el 92% de los hombres-camión y pequeños transportistas no pueden acceder a las facilidades financieras gubernamentales o de las empresas privadas.

La cotización de los tractocamiones en dólares es otro factor que dificulta a los hombres-camión y pequeños transportistas la adquisición de estos vehículos debido al constante incremento del dólar.

Al encarecimiento de los tráileres se suma la falta de capacitación de hombres-camión y pequeños transportistas al adquirir vehículos, pues no siempre tienen el conocimiento requerido para seleccionar el tren motriz y el motor que más se ajuste a sus necesidades, con lo que podrían mejorar las finanzas de su empresa y cuidar el medio ambiente.

La falta de capacidad para administrar las micro y pequeñas empresas del autotransporte de carga junto con las anteriores limitaciones no sólo impiden que se renueve la flota de tractocamiones, sino incluso llevan a los hombres-camión y pequeños empresarios a la quiebra o a tener dificultades económicas para funcionar, lo que en la mayoría de las ocasiones es el motivo por el que no se regularicen.

En varios momentos los grandes empresarios del autotransporte se han quejado sobre la informalidad en el autotransporte, pero los datos abiertos del SAT muestran que, en el último semestre de 2016, había 1 millón 302 mil 189 contribuyentes en el sector transportes, correos y almacenamiento, aunque no se especifica qué cantidad exacta de estos contribuyentes son del sector del autotransporte de carga.

Por su parte, la Estadística Básica del Autotransporte Federal ofrece datos de 2016 que cuentan un total de 164 mil 011 empresas de autotransporte de carga de las cuales 22 mil 704 empresas operan como entidades morales y las otras 141 mil 307 como entidades físicas.

A corto plazo estas medidas fiscales podrían ayudar a resolver el problema de los empresarios del autotransporte de carga que no pagan impuestos pero aún quedaría pendiente el problema de la contaminación ambiental, que a mediano y largo plazo afecta no sólo a los transportistas, a quienes se culpa de las altas emisiones de contaminantes, sino a la sociedad entera.

Una de las muestras más claras son las contingencias ambientales que han afectado a la llamada megalópolis del centro de México conformada por la Ciudad de México, el Estado de México, Morelos, Hidalgo, Tlaxcala y Puebla y que iniciaron desde el martes 15 de marzo de 2016.





## II

### EXHALACIONES TÓXICAS

Es normal ver neblina en las calles cuando hace frío. Pero en las fotos de una ciudad como China, la neblina es un elemento constante. Todo se ve envuelto por una densa capa gris, apenas es posible distinguir de cerca los vehículos y la gente que la mayor parte del tiempo debe usar cubrebocas. De los edificios ni hablar, en las fotos tomadas desde aviones apenas se alcanza a distinguir lo más alto de ellos.

Quizá asombra ver tanta contaminación, quizá nos lleve a preguntarnos cómo se puede vivir en esas ciudades tan contaminadas. Pero en México ya hemos estado cerca de responder esa pregunta por experiencia propia. La capa turbia de smog, que durante los días de contingencia se ha hecho más evidente, es parte del paisaje diario de la megalópolis, aunque en la Ciudad y en el Estado de México es más notoria.

Durante los días de la contingencia, que inició desde marzo de 2016, la contaminación llegó al grado de casi impedir ver a lo lejos edificios y demás construcciones.

Según la Comisión Ambiental de la megalópolis, el 14 de marzo después del medio día los niveles de contaminación alcanzaron los 194 puntos en el Índice Metropolitano de la Calidad del Aire (IMECA) y una hora después los 203 puntos.

El gobierno organizó varias acciones para intentar reducir el daño que el aire sucio causa a la salud de los habitantes de la megalópolis, pero algunas de esas disposiciones fueron perjudiciales especialmente para el autotransporte de carga, inconvenientes que de inmediato afectaron al resto de la sociedad.



## **Gigantes que no usan su poder**

“El transportista tiene que respetar la ley, no podía entrar a la ciudad de México si sus placas no se lo permitían... Entonces ellos optaron por pararse a lado derecho de las carreteras en las entradas de la ciudad, donde quedaron detenidos, para que esperaran al día siguiente y pudieran proseguir su marcha. Y desde luego, dejaron un carril abierto para que no hubiera bloqueos. Porque se han manejado como bloqueos, pero no lo son”. En el video de *Once Noticias*, se escucha la voz de Elías Dip Ramé, quien ha estado al frente de la Confederación Nacional de Transportistas Mexicanos (CONATRAM) desde que la fundara en 1995, mientras era presidente de la Cámara Nacional de Transportes.

En esta entrevista que dio para un noticiero de *Canal Once* el 6 de abril de 2016 (video disponible en la página de Facebook de CONATRAM), quiso dejar claro que los transportistas de carga se detuvieron en las carreteras porque las medidas del programa Hoy no circula aplicadas para contrarrestar la contaminación por las contingencias, tomaron por sorpresa a los trailers, fueron decisiones de las que no se les avisó con antelación.

“La mejor prueba de esto es que no hay ni un sólo camión detenido y si hubiera habido bloqueos se hubieran quedado en medio de los carriles, nadie podría pasar. CONATRAM trata de jamás llegar a un bloqueo, si tenemos alguna protesta, lo hacemos ordenadamente toda vez que tenemos el derecho constitucional a hacer protestas siempre y cuando no afectemos a terceros”. Mientras se muestran tomas de largas filas de tráileres, pipas y otros vehículos pesados que están estacionados en varios carriles de la autopista México-Querétaro, la voz del dirigente de CONATRAM se escucha en la entrevista vía telefónica que dio para medios como *Once Noticias* y *El Financiero*. Elías aclaró que “este bloqueo no se trata de una forma de presión como se ha dicho, es involuntario, es el resultado de aplicar nuevamente el Hoy no circula”.

“Fueron medidas (las del Hoy no circula) que se tomaron unilateralmente, nunca se consideró a los transportistas, fue una sorpresa que de la noche a la mañana sacaran esta situación. Este es un problema de años y la contaminación no es únicamente del transporte, somos parte pero quiero que sepa usted que todo el parque vehicular no representa más que 8% de la contaminación y el de carga es 1%”, responde Elías Dip a la conductora del noticiero en la entrevista telefónica en la que se pronunció sobre el problema de la contaminación y los bloqueos de carreteras a causa del Hoy no circula.

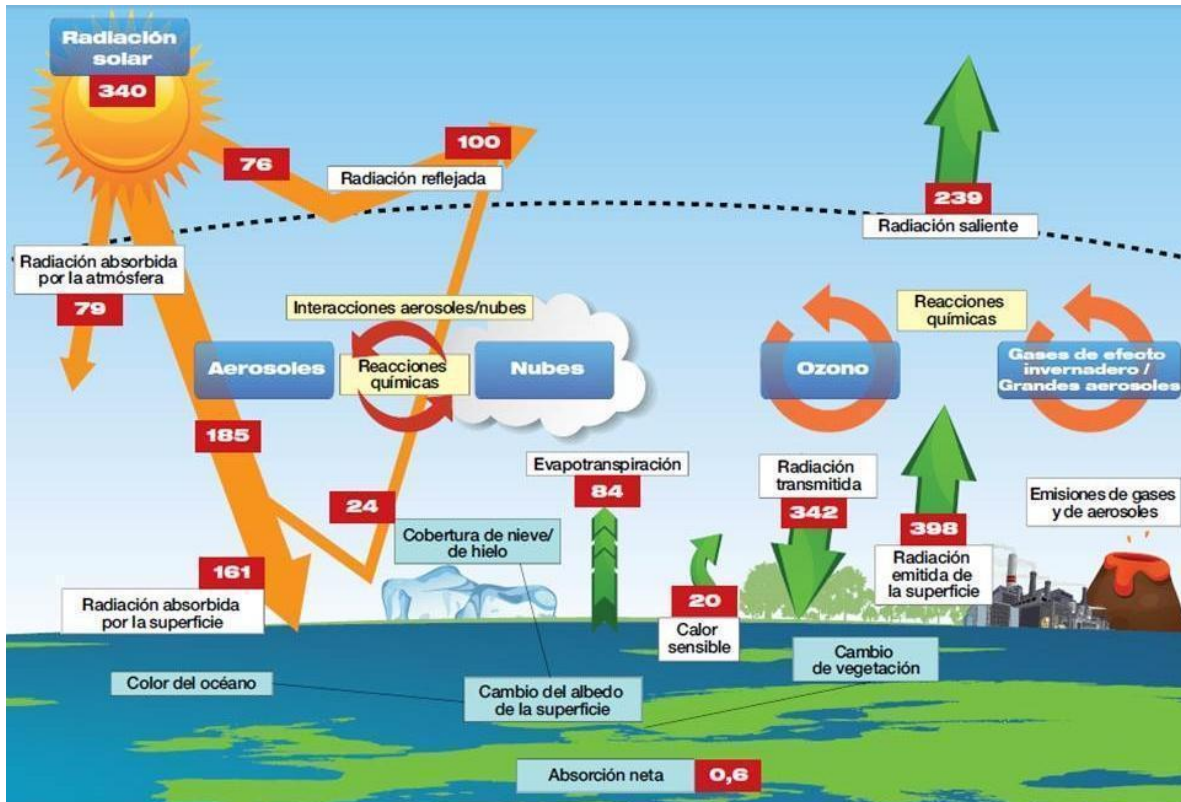
A diferencia del porcentaje que dio el titular de la CONATRAM sobre las emisiones de gases contaminantes, en el documento publicado por la SCT, SEMARNAT y GIZ se estima que el autotransporte emite cerca del 5% de los gases contaminantes a nivel nacional.

Estos gases contaminantes son conocidos como Gases de Efecto Invernadero (GEI) y son definidos por el Grupo Intergubernamental de Expertos en Cambio Climático (IPCC, su acrónimo en inglés) como componentes gaseosos de la atmósfera que absorben y emiten radiación en determinadas longitudes de onda del espectro de radiación infrarroja térmica emitida por la Tierra, por la propia atmósfera y por las nubes. Algunos GEI son el vapor de agua (H<sub>2</sub>O), dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>), metano (CH<sub>4</sub>), el óxido nitroso (N<sub>2</sub>O) y el ozono (O<sub>3</sub>). Los contaminantes climáticos de vida corta (CCVC) como el carbono negro (CN) y los hidrofluorocarbonos (HFC's) también contribuyen al calentamiento atmosférico.

Las cifras varían, pero los GEI que emite el autotransporte de carga lo convierten en una de las actividades humanas que más altera mecanismos de regulación del planeta como el efecto invernadero y que trae como consecuencia el sobrecalentamiento de la tierra.

El transporte en general contribuyó con 0.3% de las emisiones indirectas de GEI a nivel mundial, según datos del documento *Referencias. Cifras clave del clima, Francia y Mundo. Edición 2016* y del reporte del Foro de Innovación Sustentable, que formó parte de la

Conferencia de Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, COP 21 y que se celebró en París el año 2015. Hasta el momento (febrero de 2017) no se han emitido artículos científicos de la COP 22, que se realizó en Marruecos del 7 al 18 de noviembre de 2016.

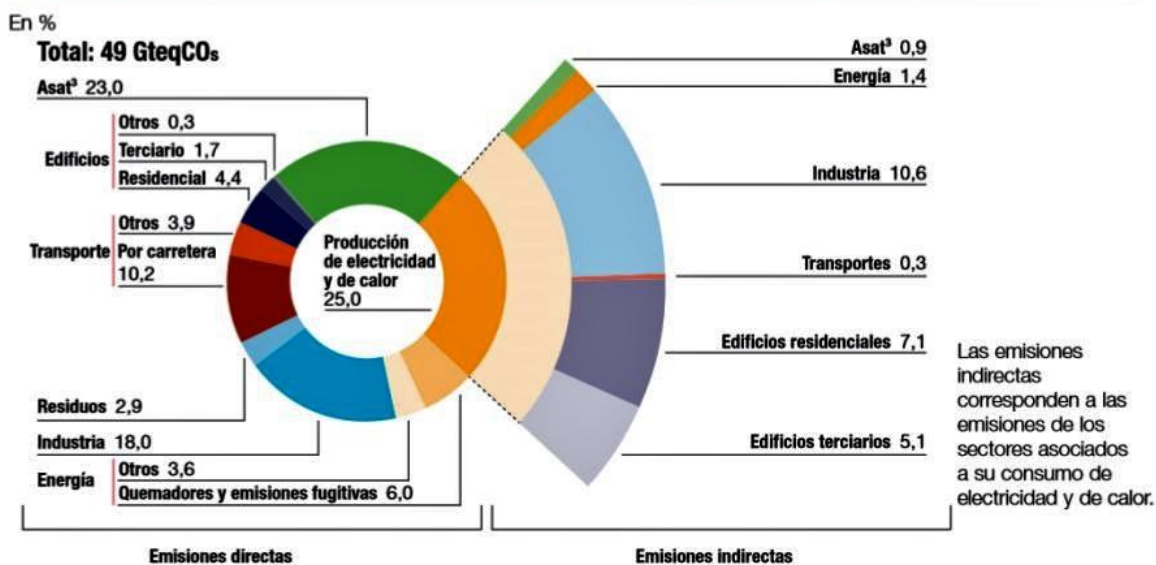


¿Cómo se genera el efecto invernadero? Los rayos solares proporcionan energía a la tierra. Una parte es reflejada directa o indirectamente hacia el espacio mientras que la mayoría es absorbida por la atmósfera o por la superficie del globo. El aumento de las emisiones antrópicas de GEI en la atmósfera incrementa el envío de energía hacia el suelo. Esto provoca un desequilibrio en el sistema que provoca la elevación de la temperatura terrestre. Fuente: Informe Foro de Innovación Sustentable París 2015, pág. 9.

Otras modalidades de transporte emitieron 3.9% de las GEI. El transporte carretero, en general, contribuyó con 10.2% de estas emisiones directas a nivel mundial. Son porcentajes altos si se comparan con el resto de las actividades mencionadas en el reporte, pues el transporte es la tercera fuente de emisiones directas de GEI tan sólo por

debajo de la industria (18%) y la agricultura, silvicultura y otras asignaciones de las tierras (ASAT) (23%).

## Distribución mundial de las emisiones de GEI por sector en 2010

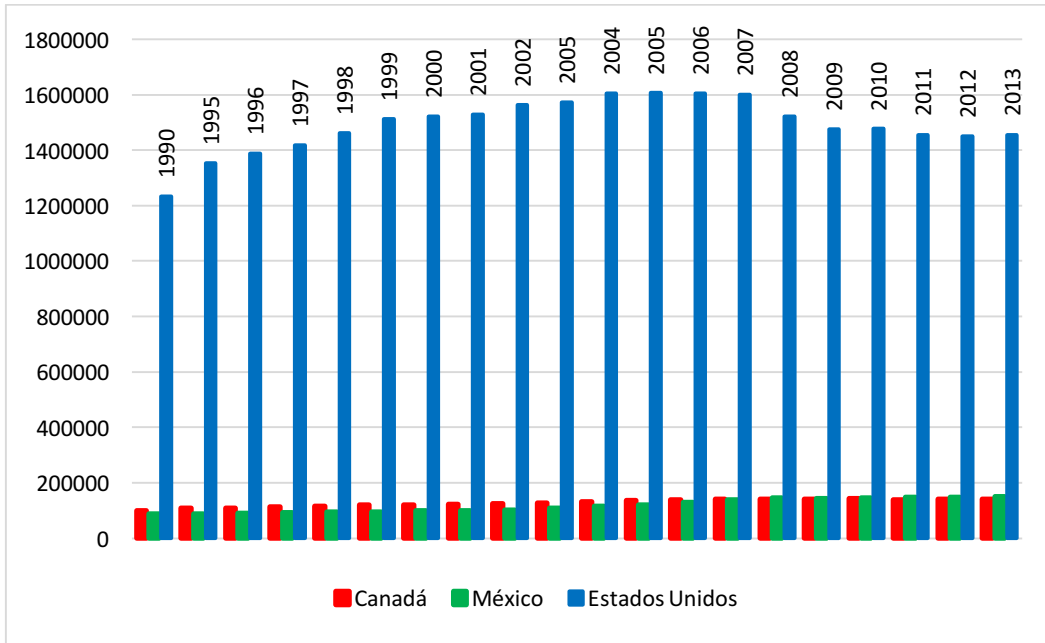


3. Asat: agricultura, silvicultura y otras asignaciones de las tierras.

Fuente: Giec, 3º grupo de trabajo, 2014

El portal de la Base de Datos de Transporte de América del Norte muestra las emisiones de cada uno de estos contaminantes en México hasta 2013. El transporte carretero emitió durante ese año los siguientes miles de toneladas de los GEI ya mencionados: de un total de 150 mil 200, 149 mil fueron de dióxido de carbono, 234 de gas metano y 989 de óxido nítrico.

En este portal también se presentan los datos que dejan ver que México emite 20 mil millones de toneladas de GEI más que Canadá pero apenas 10% de lo que emite Estados Unidos.



Fuente: Base de datos de Transporte de América del Norte

Las dimensiones de la contaminación que genera el transporte se comprenden mejor si se comparan con las emisiones de GEI que generan otras fuentes. En el mismo informe del Foro de Innovación Sustentable de París 2015 se enlistan los principales GEI antrópicos, es decir, aquellos que resultan de la actividad humana.

En el apartado de la tabla *Origen de las emisiones antrópicas* se puede ver que dentro de los principales contaminantes que están contribuyendo al aumento de la temperatura del planeta el único que, de entrada, tiene que ver con la actividad del transporte es el dióxido de carbono, pues la combustión de diésel en su motor (combustión de energía fósil) es causante de las emisiones de dicho gas.

<b>Gases de Efecto Invernadero Antrópicos</b>						
	CO <sub>4</sub>	CH <sub>4</sub>	N <sub>2</sub> O	HFC	PFC	SF <sub>6</sub>
Concentración atmosférica en 2013	395ppm	1814ppb	326ppb	>123ppb	>83ppt	7.9ppt
Duración de estancia en la atmósfera		~9años	131 años	Entre 0.1 y 270 años	Entre 2,000 y 50,000 años	3,200 años
Poder de calentamiento global (acumulado en cien años)	1	28-30	265	[1.4; 14,800]	[6,630; 11,100]	23,500
Origen de las emisiones antrópicas	Combustión de energía fósil y deforestación tropical	Vertidos, agricultura, ganadería y procesos industriales	Agricultura, procesos industriales y utilización de abonos	Sprays, refrigeración y procesos industriales		
Modificación del forzamiento radiativo en 2013 desde 1750 por las emisiones antrópicas (W/m <sup>2</sup> )	+1.88	+0.50	+0.18	+0.12		

ppm=partes por millón  
2013

ppb=partes por mil millones

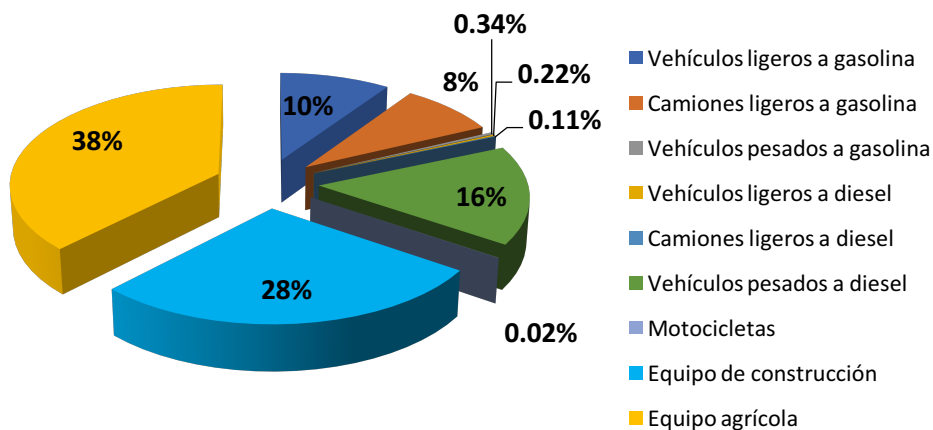
ppt=partes por billón

Fuente: Giec. Primer grupo de trabajo,

La investigadora de la UNAM, Xóchitl Cruz, menciona en su artículo “Carbono negro y transporte” que otro de los principales compuestos que han propiciado los cambios en la atmósfera que conducen al calentamiento global, es el carbono negro (CN). La siguiente

gráfica muestra que los vehículos pesados que funcionan con diésel emiten alrededor de 16% del CN registrado a nivel nacional.

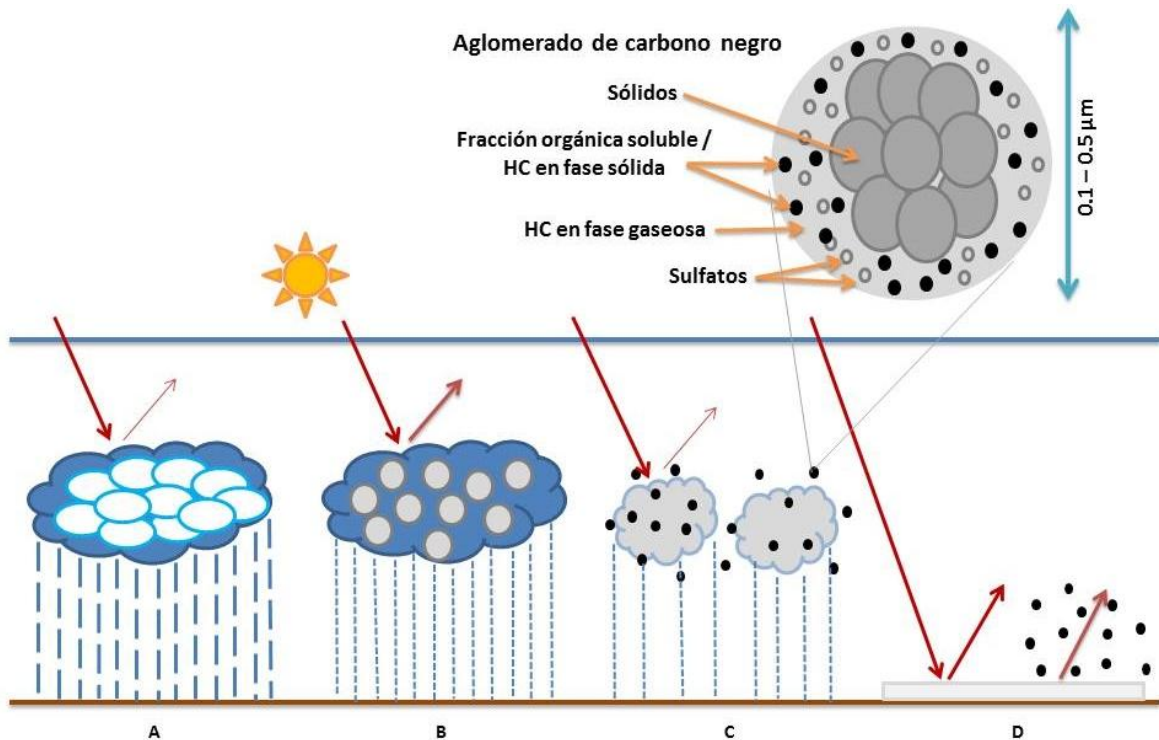
### Emisiones de carbono negro por categoría vehicular a nivel nacional



Fuente: Xóchitl Cruz Núñez *Carbono negro y transporte*

Los datos mostrados en la COP 21 y los datos de Xóchitl Cruz dejan ver que el transporte de carga no es la principal fuente de emisión de GEI, como se suele creer, pues tanto a nivel internacional como nacional, el porcentaje de emisiones contaminantes de tráileres y otros vehículos pesados que funcionan con diésel son más bajas que las del equipo de construcción y el equipo agrícola.

En el mismo artículo la investigadora del Centro de Ciencias de la Atmósfera de la UNAM señala que después de los GEI [principalmente dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>), metano (CH<sub>4</sub>) y óxido nitroso (N<sub>2</sub>O)], el CN es el que más contribuye al calentamiento del planeta. Incluso la jerarquía del carbono negro entre los componentes que causan el cambio climático subió hasta el segundo lugar por sus propiedades de efecto invernadero.



Efectos radiativos indirectos del carbono negro

- A) Una nube sin contaminación tiene centros de formación de gotas grandes promovidos por las partículas naturales.
- B) Al actuar como núcleos de condensación, las partículas contaminantes pueden incrementar el número y disminuir el tamaño de las gotas en la nube. Esto aumenta la “reflectividad” de la nube y prolonga su vida (incrementando el enfriamiento) pero puede también disminuir la cantidad de la lluvia.
- C) Las partículas de carbono negro en las gotas de la nube aumentan la absorción de la luz; la radiación liberada hace que la nube se contraiga (aumenta el calentamiento y disminuye la lluvia).
- D) Por último, el efecto del carbono en la nieve: las partículas depositadas sobre la nieve o el hielo absorben la luz solar e incrementan el deshielo, exponiendo las superficies oscuras que, a su vez, absorben más y más radiación.

Fuente: Xóchitl Cruz Núñez *Carbono negro y transporte*

Es por eso que aunque se implementen programas como el Hoy no circula, no es muy útil que sólo apliquen en determinadas áreas, pues los contaminantes generados en zonas metropolitanas (gases y partículas) suelen transportarse lejos de los puntos de emisión, por lo que su área de impacto es mucho mayor que los lugares donde se producen, influyendo así en el clima incluso a escala planetaria, según el Informe Final de los Estudios de Calidad del Aire y su Impacto en la Región Centro de México, 2015.



La implementación de las modificaciones al programa Hoy no circula generaron los altos índices de contaminación que trajeron como consecuencia las contingencias ambientales y obligaron a los gobiernos de la Megalópolis a realizar medidas que no solucionaron el problema e incluso, a largo plazo, lo agravaron más.

Mientras parte de la opinión pública aplaudió la aplicación del Hoy no circula a los trailereros, Bernardo considera que es una medida excesiva: “Pienso que El hoy no circula, para los trailereros es muy estricto. Por algo tienen placas de transporte de carga los tráileres, para que puedan circular siempre”.

Para Bernardo estas acciones no están bien planteadas: “Porque no toman en cuenta que por lo general un tráiler contamina bastante menos que cualquier otro vehículo de carga que sea de gasolina, ya que tiene la capacidad de transportar bastantes toneladas y seguir dando buen rendimiento”.

“Incluso pienso que los tractocamiones que arrastran dos remolques son más amigables con el medio ambiente porque se gasta menos combustible, se hace un sólo viaje. Con un automóvil, camioneta o cualquier otra unidad que sea de gasolina siempre va a haber mayor gasto. Con un tractocamiión se transporta mejor la mercancía y habrá menos gasto de combustible”, comenta Bernardo.

Otra consecuencia de la falta de planeación en la implementación del programa fueron las filas y filas de tráileres que obstruyeron parte de los carriles de las entradas principales a la ciudad de México y el Estado de México durante varios días.

Los líderes de las asociaciones y cámaras que apoyan al autotransporte de carga nacional así como los que apoyan al comercio, si bien no proporcionaron cifras exactas, advirtieron a los gobernantes y a la sociedad de las pérdidas que sufriría esta actividad económica y del alza a los precios de los productos que repercuten en el consumidor final.

Bernardo piensa que los bloqueos no sólo afectan el medio ambiente sino también a ellos y a la sociedad entera: “Nos afecta en los viajes, en las entregas. Si nos impiden la entrada a la Ciudad de México, se atrasan los viajes y por consecuencia nos pagan menos, el tiempo que perdemos lo podríamos ocupar para otro viaje. Además la gente no encuentra en las tiendas de autoservicio los productos que necesitan. Y a nosotros nos afecta también porque tenemos que esperar tanto en las filas, que a veces llega la noche y ya no podemos conseguir comida porque no hay nada abierto”.

Tras varias mesas de negociación entre el gobierno y los líderes de asociaciones y cámaras del autotransporte, fue hasta el 17 de abril de 2016 que el vicepresidente de la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga, José Refugio Muñoz López anunció en la página de la Cámara las adecuaciones que se hicieron al programa Hoy no circula para el autotransporte de carga.

Los acuerdos a los que se llegaron en ese momento fueron:

- Los vehículos de carga no circularían de 6:00 a 10:00 horas de lunes a viernes en los accesos carreteros procedentes de Querétaro, Toluca, Puebla, Cuernavaca, Texcoco y Pachuca.
- Una vez que los vehículos hayan ingresado o circulen en la Zona Metropolitana del Valle de México antes de las 6 horas podrán seguir circulando hasta las 7 horas, por lo que no podrán circular dentro de 7 a 10 horas de lunes a viernes.
- Sábado y domingo tampoco podrá circular el autotransporte de carga.

### **¿El problema es sólo de ellos?**

Bernardo piensa que los trailers pueden contribuir a reducir las emisiones de GEI dando mantenimiento a las unidades. “Eso es básico en cualquier empresa, todas las unidades deben estar en mantenimiento y muchas han tomado la decisión de medir el rendimiento de combustible por kilómetro”.

Mientras se encuentran medidas eficaces para contrarrestar la contaminación ambiental, miles de personas que circulan o trabajan en el espacio abierto respiran gases y sustancias que, sin saberlo, poco a poco podrían estar terminando con sus vidas. La contaminación atmosférica no sólo afecta a los viajeros de la carretera por ser los que están en contacto más directo con los gases contaminantes, afecta a toda la sociedad.

Las emisiones de gases de GEI pueden traer graves secuelas a la salud de la población. Una de las principales es el cáncer de pulmón, que tiene entre una de sus causas las emisiones de diésel, según los resultados de un estudio publicados por la Organización Mundial de la Salud, en el que también se indica que hay evidencias de que las emisiones de diésel están relacionadas con el cáncer de vejiga. Además de otras enfermedades respiratorias como el asma, la neumonía y la bronquitis.

En su estudio La calidad del aire en América Latina, el Clean Air Institute menciona cuáles son los efectos de los principales GEI en la salud de las personas:

- El ozono (O<sub>3</sub>) puede afectar el sistema respiratorio aun a niveles bajos. El ozono es el más complejo de los contaminantes criterio y el más difícil de reducir al ser un gas que naturalmente se encuentra en la atmósfera. Es decir, es un gas que se forma a partir de reacciones fotoquímicas en presencia de luz solar y a partir de la reacción entre contaminantes precursores como los óxidos de nitrógeno (NO<sub>x</sub>) y compuestos orgánicos volátiles (COVs). También se descompone por reacciones con dióxido de nitrógeno (NO<sub>2</sub>).

- El dióxido de nitrógeno (NO<sub>2</sub>), en altas concentraciones, puede irritar las vías respiratorias y los pulmones, empeorando los síntomas de aquellas personas que sufren enfermedades respiratorias o cardíacas al igual que el dióxido de azufre (SO<sub>2</sub>).

La contaminación es constante, es un enemigo que mata lentamente a cada vez más personas. Las enfermedades respiratorias son tan sólo algunas de sus consecuencias a corto plazo, pero el calentamiento global puede causar desequilibrios en el ecosistema que traerán graves secuelas a la salud humana.

De acuerdo con la Organización Mundial de la Salud, se prevé que entre 2030 y 2050 habrá unas 250 mil defunciones adicionales cada año, debido a enfermedades como la malnutrición, el paludismo, la diarrea y el estrés calórico causadas por el cambio climático.

La misma organización proporciona estimaciones de que el coste de los daños directos para la salud (es decir, excluyendo los costes en los sectores determinantes para la salud, como la agricultura y el agua y el saneamiento) se sitúa entre 2 mil y 4 mil millones de dólares de aquí a 2030.

Mientras tanto, el Comité Permanente de Financiación de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CCNUCC) estima que las financiaciones climáticas se elevaron hasta 2015 a un total comprendido entre 40 y 175 mil millones de dólares.

Para continuar con estas acciones, durante el Foro de Innovación Sustentable de París 2015 el mismo comité acordó que estas financiaciones climáticas (o flujos financieros que permiten establecer acciones para atenuar o reducir las emisiones de GEI, o bien, para adaptarse al cambio climático) las realizarían los países desarrollados hacia los países en desarrollo y consistirían en movilizar 100 mil millones de dólares cada año de 2015 a 2020.

En la pasada COP 22 realizada en Marruecos, los países desarrollados renovaron su compromiso de invertir 100 mil millones de dólares cada año para mitigar el calentamiento global y mantener la temperatura del planeta a menos de 2º C.

Aunque los países que asistieron a la COP 22, entre los que estaban México y Estados Unidos, reiteraron su compromiso para reducir las emisiones contaminantes, hay sucesos que posiblemente dificulten a los países cumplir cabalmente con sus compromisos, como el caso de la nación norteamericana y su vecino México.

### **México: ¿basurero de Estados Unidos?**

“Es lo mismo que pasa con los coches, hicieron negocio trayendo la chatarra, lo que ya no sirve... lo que no saben es que en Estados Unidos son más cochinos para manejar y para cuidar sus unidades que aquí, los traen a morir al fin que los cambian muy fácil y esa basura viene para acá, está muy mal eso, no pienso que sea conveniente”. Con estas palabras Celso expresa su desacuerdo con el hecho de que se permita la importación ilegal de camiones usados de Estados Unidos.

Si bien no se han actualizado las cifras sobre la importación de estos vehículos llamados “chocolate” y por el momento no hay información oficial disponible, los datos de la Asociación Mexicana de Distribuidores Automotrices (AMDA) y ANPACT, reportados por medios locales como “En la mira”, hablan de que tan sólo en 2014 ingresaron al país 18 mil unidades pesadas, lo que representaba una pérdida de 2 mil millones de dólares para las productoras de tractocamiones.

Esta situación no sólo afecta a la industria productora de camiones de carga, sino a los transportistas y a toda la sociedad pues aunque es un problema que no se ha estudiado a

fondo y del que no se tienen más cifras, los transportistas aseguran que las malas condiciones de estos vehículos son otra causa de los accidentes en carretera.

Además los tráileres “chocolate” contribuyen mucho al envejecimiento de la flota vehicular pues en lugar de comprar camiones nuevos se opta por traer unidades usadas a precio menor en el corto plazo, pero que a largo plazo resulta mayor por los accidentes y por los altos índices de contaminación que generan.

Frente a esta cuestión el gobierno publicó en marzo de 2015 el Decreto por el que se otorgan medidas para la sustitución de vehículos de autotransporte de pasaje y carga, en el que los vehículos pesados “chocolate” se incluirán en el programa de renovación vehicular, siempre y cuando se regularice su importación con el único fin de dar el vehículo para su destrucción y cambiarlo por uno nuevo o seminuevo.

La medida causó controversia pues mientras algunos miembros del gremio transportista, especialmente los productores, consideraban que así se facilita la importación ilegal de camiones usados, otros consideran que se puede ayudar a reducir la circulación de estos vehículos en territorio nacional y por lo tanto a reducir los altos niveles de contaminación que generan.

De acuerdo con el decreto, los estímulos fiscales sólo serán otorgados a los propietarios de unidades “chocolate” si después de importar dichos vehículos los entregan en los centros autorizados para su destrucción. Una vez entregados los vehículos “chocolate”, los propietarios podrán adquirir el vehículo nuevo que deberán dar de alta para la prestación del servicio de carga.

El estímulo fiscal que se otorga es, de acuerdo con el decreto, el que resulte menor entre 15% del precio del vehículo nuevo o la cantidad establecida según el tipo de vehículo que se entrega.

Los estímulos para cambiar unidades “chocolate” por otras nuevas son considerablemente menores a los que se otorgan para las unidades viejas que circulan por el país. En los pasados días de enero de 2017, de acuerdo con información de la revista especializada transporte 21, los estímulos aumentaron hasta 31.7% para todas las configuraciones:

<b>Tipo de vehículo / Condición</b>	<b>Vehículo importado ilegalmente (“chocolate”)</b>	<b>Vehículo nacional</b>
Tractocamión tipo quinta rueda	187 mil 500 pesos	250 mil pesos
Camión unitario tres ejes 14,500 kg	120 mil pesos	160 mil pesos
Camión unitario dos ejes 11,794 kg	80 mil 250 pesos	107 mil pesos

Elaboración propia con información del Decreto por el que se otorgan medidas para la sustitución de vehículos de autotransporte de pasaje y carga.

Aun con el aumento, el estímulo fiscal que se ofrece para renovar las unidades “chocolate” es poco y es una de las causas por las que la renovación de sus unidades es más difícil para los hombres-camión, quienes más adquieren este tipo de vehículos por ser más baratos y porque pueden operarlos de manera informal.

El tráfico ilegal de vehículos de carga provenientes de Estados Unidos hacia México es tan sólo uno de los conflictos que ambas naciones tienen en materia de autotransporte de carga y de comercio. Continúan los problemas derivados del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) que empezó su vigencia en 1994, lo ratificó el congreso de Estados Unidos en noviembre de 1993 y lo firmaron en 1992 Brian Mulroney quien fuera primer ministro de Canadá y los presidentes George H. W. Bush de Estados Unidos y Carlos Salinas de Gortari de México.

El tratado tiene varios objetivos principales pero los que se relacionan directamente con el autotransporte de carga son los siguientes:

- Aumentar sustancialmente las oportunidades de inversión en los territorios de las Partes.
- Crear procedimientos eficaces para la aplicación y cumplimiento de este Tratado, para su administración conjunta y para la solución de controversias.
- Promover condiciones de competencia leal en la zona de libre comercio.
- Eliminar obstáculos al comercio y facilitar la circulación transfronteriza de bienes y de servicios entre los territorios de las Partes.

Pero dichos objetivos no han sido efectivos para el autotransporte de carga aunque este sea fundamental para el comercio entre ambas naciones: al año hay más de 10 millones de cruces de tráileres entre los dos países, que desplazan 70% de sus mercancías en tráiler, según datos del Buró de Estadísticas del Transporte (BTS) de Estados Unidos que retomó el portal Manufactura. Esos mismos datos indican que de octubre de 2015 a octubre de 2016 el transporte de mercancías entre ambos países generó 46 mil 600 millones de dólares.

El portal de la Base de Datos del Transporte de América del Norte reporta que el desplazamiento de mercancías por carretera a otros países le generó a México 354 mil 101 millones de dólares en 2015, y en el mismo año le generó a Estados Unidos 376 mil 551 millones de dólares. Los números varían de una fuente a otra pero los datos de ambas fuentes muestran que Estados Unidos obtiene más recursos que México por el transporte de productos para comercializar entre ambos países. Y aun así se niega a cumplir lo acordado en el TLCAN.

“Facilitar la circulación fronteriza de bienes y servicios entre los territorios de ambas partes” implica que tanto los vehículos de carga estadounidenses pudieran pasar a territorio mexicano como los vehículos mexicanos de carga pudieran ingresar en territorio



de Estados Unidos desde diciembre de 1995. Pero las autoridades de la nación vecina se negaron a cumplir esa parte del acuerdo, argumentando que las unidades mexicanas estaban en malas condiciones por lo que eran inseguras.

Esta negativa se encuentra como un argumento contradictorio: los hechos demuestran que muchas de las unidades viejas y en mal estado que los estadounidenses no quieren dejar entrar en sus territorios son las mismas que ellos previamente han vendido a empresarios mexicanos y están de manera ilegal en México, los llamados vehículos “chocolate”.

De ahí que desde 1995 que el tránsito de las unidades, según el portal *Manufactura*, se limita a 20 millas en la frontera de cada país, lo que aumentó por muchos años el costo de operación de las empresas. Para transportar mercancía de un país a otro, bajo estas restricciones, es necesario llevar en un tráiler la mercancía hasta la frontera donde un servicio de transporte llamado “transfer” cruza la aduana con la mercancía y cobra en promedio 100 dólares. Una vez pasada la frontera, un camión nacional del país toma esa mercancía y la lleva al interior de su territorio. Según *Manufactura*, todo este proceso genera un costo adicional de alrededor de 400 millones de dólares anuales en la cadena de distribución de las empresas.

Las discordias entre ambos países por el TLCAN podrían ser más frecuentes ante las posibles renegociaciones del tratado tras la llegada de Donald Trump al gobierno estadounidense. El vicepresidente nacional de la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (CANACAR), Refugio Muñoz, explicó para el portal *Manufactura* que las acciones que Trump quiere tomar respecto al TLCAN podrían hacer aún más difícil y tardado el desplazamiento de mercancías entre ambos países: “Si ahora es complicado el cruce en la frontera para los camiones, los tiempos se pueden alargar más”. Lo que menciona Muñoz tiene sustento: de acuerdo con datos de la publicación del Banco Mundial *Doing Business*

<b>Conflictos del transporte entre México y Estados Unidos derivados del TLCAN*</b>	
	<b>2017, enero.</b> México y Estados Unidos firman un memorándum de entendimiento. Concluye el proceso de más de cuatro años de diálogo y acuerdos.
	<b>2016.</b> México y Estados Unidos autorizan que transportistas de ambos países brinden servicio transfronterizo de largo recorrido y ambos aceptan las revisiones de condiciones físico-mecánicas de los vehículos.
	<b>2014, 23 de octubre.</b> CANACAR y CONATRAM junto con 4 mil empresas se unen para levantar una demanda contra el gobierno estadounidense de más de 5334 millones de dólares por los daños durante el tiempo que duró la negativa, pero la demanda sólo se pudo hacer por 3800 millones de dólares porque la ley no permite reclamar por más de tres años de negativa.
	<b>2011, 21 de octubre.</b> Ingreso y circulación de camiones de carga mexicanos en territorio estadounidense bajo el acuerdo establecido en marzo. Se elimina el 50% del arancel establecido en 2009, previa suspensión del otro 50%.
	<b>2011, marzo.</b> La SCT emite un memorándum en el que se permite a los transportistas de México y Estados Unidos circular de manera permanente en ambos países al cumplir con reglas similares de seguridad vial.
	<b>2009, marzo.</b> Se cancela el programa piloto instaurado en 2007 por las disposiciones presupuestarias del Departamento de Transporte Estadounidense. El gobierno mexicano responde estableciendo aranceles de entre 10% y 45% a productos agropecuarios e industriales de Estados Unidos.
	<b>2007.</b> Se lanza un programa piloto que consideraba un máximo de 100 autorizaciones para transportistas de ambos países.
	<b>2002.</b> En un programa llamado FAST (Free And Secure Trade) se publican las estrictas reglas para la operación de transportistas mexicanos en Estados Unidos, pero aun así el incumplimiento continúa.
	<b>2000, mayo.</b> Se constituye un panel de arbitraje que falla a favor de México, pero que también le dio derecho a Estados Unidos a imponer reglas bastante estrictas para la circulación de vehículos mexicanos.
	<b>1995, 15 de diciembre.</b> El International Brotherhood of Teamsters, sindicato de camioneros estadounidense fundado en 1903, solicita la suspensión urgente de la entrada de camioneros mexicanos al territorio de Estados Unidos alegando que las unidades mexicanas eran inseguras y contaminaban.
	<b>1992, diciembre.</b> Se firma el TLCAN, y en noviembre de 1993 es ratificado por el congreso estadounidense. Entra en vigor el 1 de enero de 1994 con lo que se levantaría la moratoria paulatinamente: primero se admitirían las solicitudes de autobuses y camiones para pasar a Estados Unidos, después se admitiría el acceso de esos vehículos a los cuatro estados fronterizos y finalmente se les dejaría pasar a todo el territorio estadounidense.
	<b>1982.</b> Los transportistas mexicanos aún podían pasar a Estados Unidos y operar allá solicitando la autorización, pero el congreso estadounidense levanta una moratoria para cesar esos permisos bajo el argumento de que Canadá y México no permitían el acceso a sus transportistas.

\*Elaboración propia con información de: *Apertura fronteriza al transporte de carga mexicano: ¿fin del problema?*, publicado por la revista Comercio Exterior; *Transportistas mexicanos en EU: una batalla de 35,000 mdd*, publicado por Forbes México; *Transporte de carga transfronterizo EU-México, sin solución*, publicado por El Financiero; y *México y EU firman memorándum sobre transporte de carga*, publicado por el portal Manufactura.

*Project 2016*, los costos para México también son altos en lo que respecta al tiempo: los trailers mexicanos pueden tardarse hasta 20 horas en cumplir los requerimientos fronterizos para la exportación y ocho horas tan sólo en llenar los documentos necesarios para la exportación.

Muñoz sabe que en el autotransporte de carga no se ha cumplido con lo acordado en el TLCAN, pero espera que las renegociaciones del tratado abran las fronteras al libre tránsito. Por otra parte la posibilidad de que el gobierno estadounidense renegocie el tratado o salga definitivamente de este, podría no ser del todo inconveniente para los transportistas, pues abre la posibilidad de replantear el tratado, especialmente en lo que se refiere al autotransporte de carga y sobre todo para que el tránsito de tráileres entre ambos países sea menos restrictivo.

La experiencia de Felipe confirma los planteamientos de Muñoz. Felipe ha visto que es más fácil que los tráileres de Estados Unidos pasen a México, en cambio, los tractocamiones nacionales no pueden entrar así de sencillo a ese país: “Eso está mal porque no se aplican las mismas normas de seguridad en nuestro país”.

Cuando Felipe viaja a territorios extranjeros, entre otros requisitos, debe llevar documentos oficiales, permisos para la unidad, debe viajar acompañado por personal de seguridad de la empresa. No debe meterse en ningún problema con la ley y es obligatorio que se encuentre en buenas condiciones físicas y mentales, además de no haber ingerido drogas.

Una vez en la línea que separa a México de Estados Unidos, los oficiales fronterizos son quienes revisan los cargamentos y los aprueban. Para pasar a otro país las mercancías, se

requieren hojas de exportación. Felipe ha sido testigo de actos de corrupción en las aduanas, por lo que duda del rigor de los requisitos que les ponen.

“Para pasar a otro país la condición es pasar sólo por cuestiones de trabajo, no turísticamente, o al menos es lo que le me han dicho los oficiales fronterizos”, me cuenta Felipe. Y es que las restricciones a los transportistas mexicanos van más allá de un tratado.

Refugio Muñoz menciona que las restricciones a los trailereros como Felipe, son acciones con las que los transportistas estadounidenses pretenden proteger su mercado: a lo que le temen es a la competencia de los transportistas mexicanos. Y peor aún, puede que se trate de casos de discriminación, como lo afirmó en entrevista para la revista *Forbes*: “Incluso, una buena parte de los transportistas de Estados Unidos son mexicanos. Los conductores mexicanos son más hábiles. Es un caso de sobreprotección y, desde luego, con su dosis de discriminación por parte de los transportistas estadounidenses. Por el hecho de ser mexicanos se les considera incapaces e inseguros”.

Esta situación de discriminación que detecta el vicepresidente de CANACAR es confirmada por los testimonios de los trailereros mexicanos como Celso, quien piensa que los temores de la industria del autotransporte de carga estadounidense son infundados y hasta exagerados: “Esos son puros pretextos para no dejar pasar a los mexicanos a Estados Unidos”.

Y sí, hay datos que sustentan las declaraciones de Refugio y de Celso: en primer lugar, México tiene una industria de transporte que se evaluó en 68 mil millones de dólares por año, según un informe publicado en 2013 por Armstrong & Associates. Por su parte, la industria del transporte de Estados Unidos se evaluó más o menos en 700 mil millones de dólares al año. ¿Cómo puede temer una industria tan grande, que vale diez veces más, de una industria tan reducida?

En segundo lugar porque de acuerdo con un artículo de la revista *Comercio exterior*, es difícil que los empresarios mexicanos del transporte inviertan en empresas estadounidenses puesto que la mayoría son pequeñas empresas y hombres-camión que sólo transportan en trayectos cortos, dan servicios locales, por lo que no están inmersos en el comercio internacional.

Además, estos pequeños empresarios difícilmente podrían lidiar con las restricciones impuestas a la circulación de los nacionales en territorio estadounidense porque no cuentan con los recursos suficientes. Y como los costos de transporte en México son menores, los operadores estadounidenses no estarían dispuestos a proporcionar el servicio en México, donde los transportistas nacionales no tienen más opción que cobrar poco por su trabajo.

También hay información de la Base de Datos del Transporte de América del Norte que refuta el alegato de los estadounidenses para no dejar pasar a los nacionales a su país: los tráileres mexicanos son menos contaminantes que los estadounidenses pues mientras en 2013 el autotransporte de carga mexicano emitió 150 mil 200 toneladas de GEI, el autotransporte de carga de Estados Unidos emitió en el mismo año casi 10 veces esa cantidad: 1 millón 455 mil 400 toneladas de GEI.

Así la situación, además de no cumplir con un tratado que se anunció como benéfico para las naciones involucradas y que hasta ahora no se ha realizado de manera completa, se están perdiendo alrededor de 35 mil millones de dólares en el comercio de ambas naciones.

Las medidas que el gobierno emprenda por mejorar el autotransporte de carga no serán efectivas mientras este conflicto no se resuelva, mientras en las aduanas continúe la corrupción y se sigan comprando camiones “chocolate” que circulen en el país de manera ilegal y contaminen el medio ambiente.

Y mientras sucede, Felipe tendrá que pasar a Estados Unidos con trámites largos y tediosos. Celso seguirá pensando que no deberían meter tantos tráileres “chocolate” porque son una fuente de contaminación debido a sus malas condiciones. Los mexicanos seguiremos inhalando los gases que emiten estos vehículos viejos y sin mantenimiento, seguiremos muriendo lentamente, sin darnos cuenta, por respirar el aliento venenoso que exhalan estos gigantes que llegan desde otras tierras, de tierras estadounidenses.

### **Todos cargan, pero no por igual**

El Güero irá al volante en un trayecto que será largo y al que me invita a acompañarlo. Esta es la segunda vez que voy con él y también la segunda que subo a un tráiler.

Nos quedamos de ver afuera de su casa, en el municipio de Naucalpan en el Estado de México. Después de más de una hora llegué cerca de donde vive. Caminé por calles en las que abunda la basura y las heces fecales de los perros callejeros que vagan de un lado a otro. Pasé por una calle paralela a un río de aguas negras y a tan sólo unas cuerdas de ahí, por fin llegué con el Güero. Nos saludamos y esperé a que terminara de revisar el tráiler.

—¿Vas a salir de viaje? —le pregunté cuando él revisaba algunos papeles que estaban en un folder.

—Aún no lo sé, no me han dicho si sí alcanzaré viaje, tengo que ir hasta uno de los almacenes de la empresa para ver si me asignan viaje o no. Y pues como es un trayecto más o menos largo, pensé que te gustaría acompañarme.

— ¡Uy! Me gustaría ir a un viaje largo contigo, pero no traje nada.

— Pues aunque sea me puedes acompañar el trayecto de aquí a la empresa —me dijo señalando el asiento del copiloto y después el colchón de la cabina. Abordé, elegí viajar en la primera opción.

Después de revisar que no le faltara algo, de ver que la caja de herramientas estuviera adentro del tráiler, encendió el motor y lo dejó un rato en marcha. Al cabo de unos minutos subió al tráiler y empezó a manejar.

En este segundo viaje me vuelvo a sorprender mucho al ver cómo maneja el Güero, con qué cuidado metía las velocidades, con qué precaución cambiaba de carril, cómo llevaba el tráiler a prisa pero sin forzarlo o sin saltarse alguno de los tantos topes que encontramos en el camino y sin pasarse ningún alto. Me sorprendió porque rompe con el estereotipo del joven conductor irresponsable, en realidad es atento para conducir.

No obstante, era inevitable caer en los baches de las maltratadas vialidades mexiquenses. Algunos de estos baches parecían cubiertos desde antes pero ahora de nuevo eran hoyos grandes. No podía dejar de mencionar los topes que eran muchos y algunos muy altos.

Por fin llegamos a la caseta de Tepetzotlán. Nos dirigíamos a un almacén cercano a Tula, Hidalgo. No se puede dejar de notar cómo cambia el entorno al empezar a circular por la caseta México-Querétaro. El aire se siente más fresco, la contaminación se hace menos visible y podemos ir a mayor velocidad, lejos estamos de los embotellamientos en el Estado de México o en la Ciudad. El paisaje es cada vez más verde a medida que avanzamos. Hay alguna que otra casa, pero no son para nada los establecimientos humanos amontonados que se ven en la zona urbana.

Recorrimos casi una hora por una carretera en buen estado, sin baches ni tramos incompletos, con algunas obras en ciertos puntos. Cada vez más cerca de Tula el verde del paisaje poco a poco va desapareciendo y también está presente esa capa grisácea que se

ve en la zona urbana, debido a que por el camino está una de las cementeras más importantes del país.

Durante el trayecto pudimos ver que la autopista ha tenido un mantenimiento adecuado pero al llegar a la desviación hacia Tula el pavimento tiene baches, hoyos, algunos topes y sólo es de un carril por sentido, a diferencia de la autopista que tiene cuatro carriles por sentido.

Baches mal cubiertos, muchos topes y muy altos así como carreteras angostas: tales son las condiciones de la gran mayoría de las autopistas y carreteras que forman parte de la red nacional de carreteras que está conformada por 390 mil 301 km de longitud contabilizados en 2015 por la SCT y recopilados en el portal de CANACAR. De estos km de carreteras, sólo 156 mil 797 km tienen pavimento, es decir, sólo 40%. Sólo 15 mil 252 km, equivalentes a 10% del total de las carreteras pavimentadas son de cuatro carriles o más. El restante 90%, que son 141 mil 545 km de carretera pavimentada, es de dos carriles.

Los kilómetros de carretera que en los datos de la SCT no entran dentro de los pavimentados, y que conforman el 60% de la red nacional de carreteras, se conforman por 39% revestidas (152 mil 879 km); 3% terracería (11 mil 231 km) y 18% son brechas mejoradas (69 mil 394 km).

Después de circular por los tramos de carretera tan maltratada, al fin llegamos al almacén. El Güero bajó del tráiler mientras yo lo esperaba adentro. Tocó la puerta, entró por un gran zaguán azul. Después de unos minutos salió, caminaba rápido, en su rostro se notaba una expresión de disgusto: lo hicieron ir hasta Tula sólo para que le dijeran que de última hora el viaje se pospondría hasta nuevo aviso y no podría llevarse de regreso el tráiler. Bajó su pesada mochila, cerró las puertas del tráiler y caminamos unos metros hasta llegar



a la carretera para esperar el transporte. Abordamos el camión que nos llevó de regreso a la zona norte del Estado de México y nos acomodamos en los asientos después de pagar el pasaje.

En el trayecto platicamos un momento hasta que al Güero y a mí nos empezó a vencer el cansancio y nos quedamos dormidos pero al poco tiempo desperté, me puse a mirar por la ventanilla. Al ver que nos acercábamos cada vez más al Estado de México y a su cielo turbio por la contaminación, de pronto me sacudió un sentimiento de desaliento.

Me acordé cuando llegué a vivir a Tultitlán hace once años. Recordé cuando salía de casa y podía ver el panorama porque no había tantas edificaciones; cuando las otras casas, las calles, y los automóviles eran visibles aún desde lejos.

Aquellos días cuando las manchas grises, negras o de colores, con puntos encimados unos sobre otros, esos establecimientos humanos desordenados como la colonia en la que vivo y las colonias aledañas, aún no tapizaban los cerros que se veían cubiertos por el verde de los árboles y el pasto.

Ahora sólo se ven cerros con colonias que se expanden hacia arriba, cerros con algunas partes negras por los incendios que frecuentemente hay; a lo lejos en el horizonte lo más visible es una capa color sepia, casi gris que opaca el azul del cielo despejado.

Llegamos al término de la autopista México-Querétaro, a los límites entre Cuautitlán y Tultitlán. De ahí tomamos otro transporte que nos llevó a la Vía José López Portillo. Sorpresivamente me cimbró la desesperación al ver dicha avenida convertirse en un río donde los autos casi siempre tienen un flujo lento.

Me pregunté si sólo yo me sentía así, si sentirían lo mismo los conductores atrapados en esos ríos de autos, los pasajeros del transporte público, los operadores de tráileres que

deben llevar mercancías a diferentes puntos del país: todos ellos que esperan tanto para avanzar algunos metros, que consumen su tiempo y su vida en el tráfico.

Todo esto que vi con preocupación: la congestión vehicular, la pérdida de tiempo que afecta la economía al generar una caída en la productividad, la contaminación atmosférica a causa de las emisiones de GEI y demás compuestos, así como los accidentes y los problemas de salud que afectan directamente a los humanos son tan sólo algunos de los síntomas comunes de la expansión de un sistema de transporte no sustentable que menciona el economista de la UNAM Gian Carlo Delgado Ramos en su artículo *Metabolismo urbano y transporte*.

Estos síntomas de un transporte no sustentable no son más que las consecuencias de un problema de raíz que no se ataca como tal y mucho menos se previene: la falta de planeación de las ciudades, específicamente de las vialidades.

El economista explica que el crecimiento de las ciudades por lo general se da cerca y a partir de las carreteras, caminos y líneas de tren que se expanden hacia afuera de las zonas urbanas. Esto implica la desaparición de áreas agrícolas, rurales o suelos de conservación en los que se establecen espacios industriales, proyectos habitacionales y otras formas de urbanización.

El uso de suelo y la distribución espacial de la población en un sistema urbano —explica Gian Carlo en su artículo *Metabolismo urbano y transporte*— determinan su estructura o forma, que a su vez se relaciona directamente con la estructura y tipos de sistemas de transporte y que impacta los niveles de demanda energética y de generación de emisiones. Además, en la planeación de establecimientos humanos y vialidades se deberían considerar que mayores cantidades de materiales y energía deben estar disponibles en regiones cada vez más alejadas para cubrir las demandas de dichos

asentamientos urbanos en continuo crecimiento y con obras cada vez más complejas a todo nivel: subterráneo, superficial y elevado.

Por desgracia, en ocasiones ni siquiera los tomadores de decisiones tienen una idea clara de cómo se debería planear la construcción de infraestructura carretera: basta con escuchar un poco de su discurso para ver que no se han actualizado lo suficiente o que el medio ambiente no es prioridad para ellos.

En octubre de 2015 la Facultad de Ingeniería de la UNAM organizó la Primera Semana de Ingeniería del Transporte. Los ponentes explicaron lo que cada uno hace desde su trinchera. Algunos de ellos, como en informe de gobierno, proporcionaron cifras que mencionaban con orgullo, pero que no hacían sentido: kilómetros de carreteras construidos, puentes y túneles edificados, personas supuestamente beneficiadas con las obras. Datos que la realidad se encarga de rebatir.

Uno de los mensajes recurrentes en la mayoría de las conferencias fue que la construcción de carreteras se sigue haciendo 'como antes'. Daban la impresión de que estaban tan acostumbrados a las formas de trabajar antiguas, que les parecía extraña la idea de colaborar con profesionistas de otras áreas, o más aún, la de escuchar sus puntos de vista. Como si considerar el medio ambiente dentro de sus proyectos fuera una idea ajena: “Los ingenieros civiles deben aprender de otros profesionistas, y deben tomar en cuenta el medio ambiente, porque cuando se les pregunta si en sus proyectos consideran el medio ambiente, nos dejan callados”.

Agustín Melo Jiménez, el entonces Director General Adjunto de Proyectos de la Dirección General de Carreteras de la SCT, fue el autor de tal aseveración que suena extraña en una conferencia titulada *La importancia de la planeación en el desarrollo carretero nacional*, afirmación anticuada en una universidad en la que desde hace muchos años los

académicos realizan investigaciones multidisciplinarias sobre los temas de sus áreas de estudio. Pero es una declaración muy reveladora.

En el peor escenario, las obras de infraestructura carretera no sólo no se planean adecuadamente, sino que incluso son parte de los compromisos con que los aspirantes a alguna gubernatura pretenden asegurar votos, urgencia que lleva a acelerar las obras sin detenerse a planearlas. Así sucedió con Enrique Peña, quien firmó ante Notario Público más compromisos con la SCT que con cualquier otra secretaría. ¿El balance? Hasta 2015, sólo había cumplido 12 de los 104 compromisos firmados con la dependencia, según un reportaje firmado por la redacción de *Sin Embargo*.

El medio también dio a conocer que esta secretaría se vio afectada por el recorte al gasto público que se suscitó por la caída del precio del petróleo con una reducción en el presupuesto de la SCT de 11 mil 829 mdp.

La mayoría de esos compromisos tienen que ver con megaproyectos que requieren grandes cantidades de dinero como carreteras, puertos aéreos y ferroviarios. Pero para realizar esos proyectos se requieren 90 mil mdp.

De acuerdo con la información del mismo reportaje, a pesar de la reducción del presupuesto, el actual gobierno avanzó en la construcción de algunas autopistas, como la de Tuxpan y la Mazatlán-Durango, así como en el desarrollo de obras de libramientos y conexiones logísticas en El Bajío. Algunas de estas obras fueron “presumidas” durante la Primera Semana de Ingeniería del Transporte.

El uso de los proyectos de infraestructura para asegurar el éxito electoral no es nuevo ni es un secreto, los mismos funcionarios lo admiten, como el secretario de infraestructura de la SCT, Raúl Murrieta Cummings en una entrevista que dio para el número 32 de la publicación bimestral *Vías Terrestres* en 2014:

“El Plan Nacional de Infraestructura en sí mismo tiene un ejercicio de prioridades; todo aquello que llega al programa tiene alguna de estas tres vías de acceso: o fue comprometido en la campaña o es una obra importante en curso o es un proyecto estratégico. (...) Trabajamos para proponer las autopistas y carreteras que habremos de iniciar pero que seguramente no hemos de terminar en este sexenio. Dejamos un banco de proyectos muy importante que permitirá no perder los primeros meses de gestión tratando de definir proyectos”.

En la misma entrevista el funcionario explicó un poco del proceso de planeación de las obras en el que, según él, antes de empezar una carretera hacen los estudios de costo-beneficio y de tráfico, del impacto ambiental que tendrá la obra y un estudio que justifique el cambio en el uso de suelo cuando la zona es boscosa.

Raúl Murrieta también indicó que ellos hacen las negociaciones sociales para el tema de derecho de vía y posteriormente deben pedir permiso en la Secretaría de Hacienda, en la Unidad de Inversiones: “Cuando generan el registro entonces empezamos a gestionar el presupuesto. Cuando tenemos presupuesto podemos arrancar el proceso de licitación y después de eso emitir un fallo; entonces pagamos el anticipo. Imagínese la planeación que se requiere para llegar a esto”.

Raúl Murrieta explicó para la revista *Vías Terrestres* que la secretaría de infraestructura recibe apoyo de varias dependencias gubernamentales para las diversas actividades que implica la construcción de una carretera: “Incluso cuando tenemos problemas políticos o de seguridad en ciertas zonas, la Secretaría de Gobernación nos brinda apoyo a través de la Policía Federal”

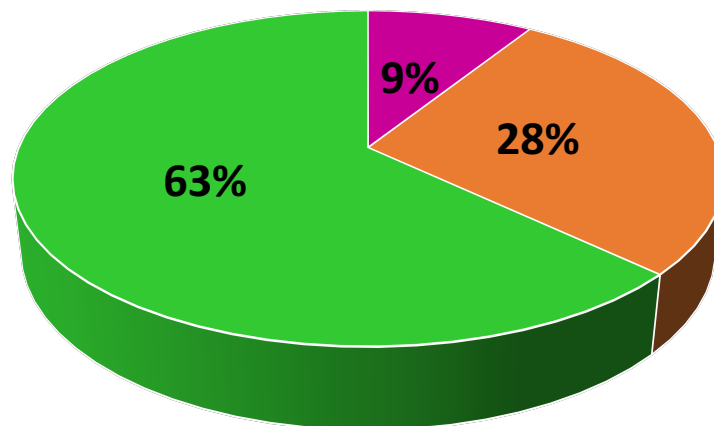
La Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU) asesora a los involucrados en la construcción de carreteras en aquello que tiene que ver con los ejidos y los derechos comunales o el derecho de vía en general; la SEMARNAT los apoya en lo

relativo al impacto al medio ambiente; la SHCP les da acceso a los recursos o mecanismos de financiamiento, a través de Banobras y Fonadin y principalmente del Presupuesto de Egresos de la Federación.

Aunque hubo recortes a varias dependencias gubernamentales, incluidas aquellas que apoyan en la planeación y construcción de carreteras, los recursos económicos destinados a las obras de infraestructura carretera no serán pocos.

De acuerdo con el Proyecto de Presupuesto de Egresos de la Federación, para este 2017 se estima un monto de 3,550,387.6 mdp de gasto programable, que se dividió en funciones principales: en desarrollo social se invierte el 63% del gasto programable (2,236,409.9mdp), para gastos del gobierno se destina el 9% (333, 907.6) y en desarrollo económico se invierte el 28% del total del gasto programable (980,070.1mdp).

**Gasto programable 2017**



■ Gobierno   ■ Desarrollo económico   ■ Desarrollo social

Elaboración propia con datos del Resumen del Presupuesto de Egresos de la Federación 2017.

Este último apartado del desarrollo económico incluye al sector de transportes, al que se destinaron 80 mil 458 mdp, es decir, el 1.6% del total del presupuesto. A pesar de que los recursos destinados al sector transportes son 20.2% menores en comparación a 2016, transportes es el segundo sector de esta división en el que más recursos se invertirán.

De acuerdo con el documento Resumen del Presupuesto de Egresos de la Federación 2017, con los recursos destinados a transportes se pretende construir y modernizar 400 kilómetros de carreteras y caminos rurales.

Combustibles y Energía	\$705,692.8	14.4%	-10.3%	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Crece en un 3.8% la capacidad de generación de energía eléctrica en el país.</li> </ul>
Transporte	\$80,458.0	1.6%	-20.2%	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 400 kilómetros de construcción y modernización de carreteras y caminos rurales.</li> </ul>
Agropecuario, Silvicultura, Pesca y Caza	\$73,679.3	1.5%	-25.1%	<ul style="list-style-type: none"> <li>• El PIB agropecuario y pesquero crece a una tasa del 2.4%.</li> <li>• 506,078 hectáreas más cuentan con sistemas de riego tecnificado.</li> </ul>
Ciencia, Tecnología e Innovación	\$51,855.7	1.1%	-16.5%	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Apoyo a 3,767 nuevos proyectos de investigación.</li> </ul>
Otras Industrias y Otros Asuntos Económicos	\$47,212.2	1.0%	N/A	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Subsidios para el desarrollo regional, fronterizo, metropolitano, y la atención a desastres naturales, entre otros.</li> </ul>
Asuntos Económicos, Comerciales y Laborales en General	\$11,809.7	0.2%	-35.7%	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 600 proyectos de exportación de productos y servicios mexicanos con apoyo de ProMéxico.</li> </ul>
Comunicaciones	\$5,321.1	0.1%	-45.0%	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 60.1% de la población con acceso a internet de banda ancha.</li> </ul>
Turismo	\$3,858.0	0.1%	-27.2%	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 9.8% de crecimiento del gasto de los turistas en nuestro país.</li> </ul>
Minería, Manufacturas y Construcción	\$183.3	0.0%	-3.3%	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 5.1 de 7 puntos obtenidos en el indicador sobre las estrategias de las empresas para obtener resultados exitosos.</li> </ul>

Distribución de los gastos dentro del porcentaje del presupuesto destinado al Desarrollo Económico (28%).  
Fuente: Resumen del Presupuesto de Egresos de la Federación 2017.

Pero toda esa planeación y la inversión no se refleja en el estado de las carreteras. Aún más: la devastación del ecosistema que se hace al realizar algunos proyectos contradice la versión de que se haga una planeación exhaustiva de las vialidades.

Una muestra de este deterioro ambiental es el incremento de la superficie urbana en un 600% en 2010 respecto a 1980. Mientras en 2010 la superficie urbana de las 59 zonas metropolitanas y ciudades mayores de 50 mil habitantes abarcaba 1.14 millones de hectáreas, en 1980 sólo ocupaba 192 mil hectáreas, de acuerdo con datos del Reporte Nacional de Movilidad Urbana en México 2014-2015. La falta de planeación en la infraestructura y condiciones de conectividad y movilidad es la constante en ambas épocas.

Después del viaje con el Güero, ya que el camión nos dejó en la Vía José López Portillo, nos despedimos y cada quien tomó otro vehículo para llegar a su respectiva casa: el Güero tomó una vagoneta y yo tomé otro camión que me deja a unas cuerdas de donde vivo. Casi se me pasa el camión por estar inmersa en mis pensamientos sobre la angustia que me causa el tráfico y la contaminación. Abordé, el camión recorrió unos metros y cuando subió por un puente, seguí viendo la capa de smog que recubre todo el cielo y es más notoria al mirar al horizonte. Durante el trayecto vi partes de terreno que algún día fueran tierras de cultivo, pero ahora ya ni siquiera existen.

Es así como, por un lado, la falta de planeación al implementar medidas para regular el autotransporte de carga y reducir las emisiones de GEI, la falta de visión al hacer proyectos carreteros que obedece más a cuestiones políticas que de planeación y, por otro lado la corrupción, impiden que el autotransporte de carga funcione sin problemas, lo que a largo plazo afecta el medio ambiente y con ello a toda la sociedad.

Pero, ¿cómo afecta directamente a los transportistas?, ¿lo que les afecta a ellos también termina afectándonos al resto de la sociedad?







### III

#### ANTES DE VIAJAR

El Güero acepta que lo acompañe. A unas cuadras de donde vive, llego puntual a la cita para emprender el trayecto. Nunca había abordado un tráiler, así que después de abrirme la puerta, con dificultad subo al estribo del tráiler que me queda algo alto. Mi objetivo es entrar a la empresa donde trabaja el Güero para poder presenciar cómo se realiza el proceso de carga y los trámites previos a un viaje.

—Tendrás que entrar escondida porque la empresa no permite el acceso a personas de afuera. Lo único que se me ocurre que podemos hacer es meterte debajo de la cama de la cabina mientras entramos y veo quién está. Si está alguno de mis cuates, no creo que haya problema para que entres —me dice mientras hace avanzar el vehículo.

El sol brilla en todo su esplendor al mediodía de una calurosa tarde de mayo. Circulamos por el periférico casi 33 kilómetros en media hora. Salimos desde Naucalpan donde vive el Güero hacia un parque industrial ubicado en Cuautitlán Izcalli, donde se ubica la oficina central de la empresa para la que trabaja. Si afuera el calor es intenso, adentro del tráiler es casi insoportable. En esas condiciones es toda una aventura intentar entrar de contrabando, asfixiarse es una posibilidad.

—Sí, cuando estemos allá me avisas para esconderme —respondo poco convencida, pero muy emocionada. Ocupo el lugar del copiloto, mientras recorremos kilómetros en la carretera. Desde el miedo de asfixiarse, pasando por la sensación de libertad que se siente al viajar en tráiler y sentir en la cara la fuerza del viento que entra por la ventana,

terminando en la angustia y las ganas de desistir al pensar que mi amigo transportista puede meterse en serios problemas por apoyarme en mi investigación.

Por fin llegamos al parque industrial. A menor velocidad, avanzamos en el tráiler un largo tramo de camino con curvas y pendientes. Al camino pavimentado lo rodean lotes baldíos, algunas áreas verdes y a lo lejos se distinguen los asentamientos de viviendas amontonadas que son parte de Atizapán, municipio vecino a Cuautitlán. A nuestro lado vemos otros tráileres que van y regresan. Enseguida empezamos a ver diversas empresas que se encuentran en el parque industrial.

El Güero detiene el tráiler a unos metros de la entrada a la empresa donde trabaja. El chaleco color naranja fosforescente, el casco de plástico amarillo en la cabeza y las botas desgastadas por el uso, forman parte del equipo de seguridad con el que el Güero debe entrar a la empresa en la que recibirá la carga.

—Si sientes que te falta el aire, me avisas ¿eh? —Antes de avanzar a la entrada, levanta el colchón y la base de la cama de la cabina. En posición fetal me acomodo dentro del reducido espacio. Vaya que es todo un reto, no sólo porque intentaré saber lo que pasa en el interior de la empresa, también es una oportunidad de enfrentar mi desagrado por los lugares cerrados.

— ¿Estás bien, me escuchas?, —pregunta él al tiempo que golpea con un palo en el piso del vehículo—. Si escuchas que alguien más sube, no hagas ruido ni hables hasta que yo te diga, a menos que ya no puedas seguir ahí.

—Sí, no te preocupes, —le grito.

Puede más mi curiosidad que la desesperación por el encierro. El desplazamiento del tráiler al momento de avanzar se siente bastante distinto debajo de la cama del camarote, hasta me llego a sentir mareada, ya no es la misma sensación de estar por encima de todo.

El Güero detiene el tractocamión. Escucho cuando abre la puerta y baja. Afuera un hombre lo saluda y le pregunta sobre sus horarios. El Güero puede hacer el viaje en cualquier momento. El hombre le pide varios documentos, pero al parecer le faltó uno. Esto no representa mayor problema por el momento, así que lo mandan a esperar su turno para inspeccionar el vehículo, enganchar la caja y comenzar el proceso de carga.

El Güero sube, enciende el motor, se echa de reversa y al parecer nos alejamos de la entrada a la empresa. Aunque sólo tardamos unos minutos, el calor me hace sentir que llevo una eternidad debajo del colchón.

Como el Güero debe esperar su turno para cargar el tráiler, en ese momento se estaciona y de inmediato levanta el colchón para que pueda salir. Es un alivio volver a sentir la frescura del viento que entra por la ventana.

—Ahora sí te fallo, no podrás entrar porque al rato que revisen el camión allá adentro, si ven que alguien viaja conmigo, me reportan. Lo peor es que no está ninguno de los que podrían echarnos la mano —me explica. Fue una experiencia emocionante, pero no rindió mucho fruto.

En lo que espera su turno para entrar a cargar, pasamos más tiempo platicando hasta que empieza a oscurecer. Aunque no pude entrar y presenciar todo el proceso que implica la carga del tráiler, me siento tranquila y contenta por no causarle problemas. Minutos antes de entrar a cargar y salir de viaje, bajamos del tráiler, él me acompaña a tomar el transporte de regreso a casa.

Mi intento de ver por mí misma el proceso de carga y ocultarme dentro del tráiler que maneja el Güero, no dio los resultados que yo esperaba. El hecho de que no permitan el paso a personas ajenas habla mucho de lo confidencial que puede ser la información que se maneja dentro de las empresas de autotransporte de carga, por eso la dificultad para entrar y para conseguir información al respecto.

Además se cuida mucho la confidencialidad como parte de una especie de protocolo de seguridad para los operadores, pues así se evita ponerlos en riesgo de que alguien desconocido entre a la empresa y meta drogas o armas en el cargamento.

Y por supuesto para proteger la integridad física de las personas: si entrara alguien ajeno podría sufrir un accidente al no portar el equipo de seguridad (chaleco fosforescente, casco y botas), o podría causar un accidente a alguien del personal si llega a obstaculizar el paso.

No renuncio a satisfacer mi curiosidad de conocer cómo los transportistas suben la carga a los tráileres, así que días después de mi intento fallido busco donde me puedan informar. Tomé una vagoneta que me deja a varias cuerdas de la empresa a la que me dirijo, hay que andar un largo tramo de carretera por una banqueta en la que apenas se puede pasar. Llego a otra zona industrial también ubicada en Cuautitlán, Estado de México, otra abrasante tarde de mayo en la que caminar bajo el sol se vuelve una odisea.

Después de 20 minutos de camino, busco el lote donde está una de las empresas más conocidas del país. El tramo final es de terracería y se ve transitado por autos que levantan mucho polvo y que a su paso hacen más grandes los baches que ya hay; de gente que camina por esos los fragmentos de banqueta y respira el polvo que se levanta cuando pasan los vehículos; y de perros que ladran, corren, juegan.

Afortunadamente iba entrando al lugar un hombre delgado, alto, de piel morena, de cabello ondulado y negro con algunas canas, un rostro ovalado con un par de ojos grandes. Se trataba de Javier, quien es el gerente de una de las sucursales de esta compañía, lo que le ha brindado una gran experiencia en el gremio.

Me invita a pasar, y adentro conozco a algunos de los operadores y al mecánico. Pude ver también los espectaculares tractocamiones que a diario transportan toneladas de carga. Con detalle, y con el entusiasmo que su trabajo le causa, Javier explica cómo es el trámite para cargar los tráileres: “Lo primero que hacemos es contactar al cliente para que nos especifique las características del vehículo: fecha, hora, requerimientos, documentos, tipo de caja que necesitan de acuerdo con lo que desean transportar, entre otras cosas”.

Javier me comenta que al llegar a estos acuerdos, el personal especializado, en este caso el mecánico, revisa el vehículo. Se hacen los preparativos del viaje y de los documentos que solicite el cliente. “Hacemos una revisión de la tarifa autorizada. Después elegimos al operador adecuado para cumplir con los requisitos específicos que pide el cliente”, me explica Javier, quien ha recorrido miles de kilómetros de carreteras en todo el país.

También me explica que cuando se cumplen todos estos trámites, se lleva el camión a donde se cargará y se hace el reporte del proceso de carga con el área de vigilancia. “Ya que se carga el vehículo, se entregan los documentos que es carta porte o talón, el sello que le damos aquí, gastos de operador y su asignación de viaje, bitácora de viaje en la que se mencionan todas las casetas que debe de pagar desde que sale hasta que llega a su destino final. El cliente también le pregunta al operador si trae todos sus viáticos, todos tus documentos, muchas veces el cliente revisa para que no falte nada y no haya contratiempo”.

Javier, quien ha recorrido casi toda la república, describe cómo se realiza el proceso de carga: “Empiezan a cargar. El mismo cliente pone sus propios sellos si no recibe los sellos que nosotros les damos. A lo mejor tardan 4 horas, 8 horas, dependiendo de la logística que tiene cada quien al cargar. Algunos salen custodiados, llevan custodio a bordo, otros llevan patrulla para vigilar la mercancía que traen”.

Cuando entrevisté a Celso, también me explicó un poco más sobre el proceso de carga de la mercancía: “El trabajo que realizamos es arrimar los remolques a una cortina, a una rampa, abrirlo, presentarlo, darnos la vuelta, meternos a las bodegas y ver lo que están cargando, cómo lo cargan. Lo que no nos parece como lo acomodan les llamamos la atención a las personas que suben la carga al tráiler, les decimos: 'Así no lo quiero porque se me va a caer la carga'”.

Celso comenta que una vez que se ha terminado de cargar el camión, la mercancía se sujeta con unas bandas para que no se caiga la carga: “Eso lo hacen las personas que lo están cargando, nosotros nada más vigilamos que llevemos lo que nos están documentando. Se presta mucho para que se descuide uno y le pongan droga, esa es la razón, porque nosotros vamos a las fronteras, entonces por eso estamos de mirones”. La información que me dio Celso me sirve mucho para entender mejor las explicaciones de Javier.

Se carga la mercancía en el tráiler, las carreteras les aguardan. Salen a ruta. A partir de ese instante, Javier dice que empieza el monitoreo, se da seguimiento para saber constantemente por donde van. Si se detienen a comer, si se detienen al baño o si se detienen a dormir, tienen que mandar un mensaje. A esta serie de acciones, ellos le llaman círculo de servicio.

“Cada parada que hagan hay que enviar mensaje y al seguir con la ruta, deben mandar 'continuo servicio' para que los de monitoreo estén al pendiente de ellos y si hay algún intento de robo, nos estaremos dando cuenta en el momento, o quizá no en el momento porque son muchos carros, pero si estamos hablando de 5 o 10 minutos”, comenta Javier.

Si ven que se desvía de la ruta o si se detienen y no mandan mensaje, deben explicar qué sucede, por qué no están mandando mensaje. No se dejan de vigilar hasta que llegan a su destino.

Javier explica que cuando los operadores llegan a su destino, deben indicar qué kilómetro cruzan: “Así mismo se revisan los documentos fiscales, la factura del cliente, los sellos, porque en el camino se pueden encontrar muchos retenes y una vez que se pasan, se llega al patio y se entregan todos los documentos del cliente, las cartas”.

De acuerdo con Javier, cuando el operador envía un mensaje que diga 'fin del viaje, termino mi viaje', termina el proceso y se le toma en cuenta para otro viaje. La persona que revisa los documentos en el destino se asegura de que efectivamente estén todos los papeles como las facturas, que los sellos estén en las cajas.

Si en algún retén se retiraron sellos, los operadores deben tener una firma de algún federal o elemento del ejército que compruebe que él retiro el sello para las revisiones que se efectuaron en carretera.

El proceso de carga que se sigue en grandes y medianas empresas como en las que se desempeñan Javier y Celso es diferente al de otras compañías según su tamaño y tipo, e incluso varía de acuerdo con su situación fiscal.

Respecto al proceso de carga Javier también me comenta que, como parte de las reglas, los operadores no deben viajar con ningún acompañante que no haya sido autorizado

pues, además de poner en riesgo a sus acompañantes durante los viajes, los operadores recibirían una sanción puesto que casi ninguna empresa admite el paso de personal no autorizado.

No viajar con personas ajenas a la empresa es una regla que en casi todas las compañías de autotransporte de carga se exige y que si se rompe puede traer problemas laborales a los transportistas, pero es una restricción que si se cumple, acarrea conflictos a sus vidas personales.

Al igual que el Güero, Bernardo sabe muy bien que introducir personas ajenas a la empresa puede poner en dificultades a los operadores: “En cuestión de los viajes con tu familia no puedes comentarlo. No es un secreto, todo mundo lo sabe pero en la empresa donde trabajas no puedes decirlo, eso te costaría el trabajo”, comenta Bernardo.

En varios de los largos viajes que ha acompañado a su papá Bernardo se escondía para pasar o, al igual que yo en mi intento fallido, no podía pasar a la empresa: “A veces para entrar a las empresas donde trabajó mi papá teníamos que entrar con favor de los policías o los vigilantes de las empresas o a veces quedarnos afuera hasta cinco horas. Normalmente conseguíamos que nos dieran permiso de entrar. Obviamente no bajábamos de la cabina”.

En algunos viajes Bernardo acompaña a su papá y en otros incluso los ha acompañado la madre de Bernardo y su hermana. Pero no todos los transportistas tienen la oportunidad de Bernardo y su padre de poder viajar o pasar tiempo con su familia. Uno de los que no tienen la misma suerte que Bernardo es Celso: “No puedo viajar en el tráiler con nadie externo a la empresa. Y pues mucho menos puedo pasar el tiempo que quisiera con ellos. A veces la familia quiere que esté uno cuando hay una fiesta, un cumpleaños, pero la mayoría de las veces no se puede, uno tiene que estar fuera y pues ellos se tienen que sacrificar igual que uno”.



Aunque Celso comenta que sus hijos admiran que él trabaje como transportista, a veces no tenía tiempo para verlos: “También me pedían que yo estuviera con ellos pero pues no siempre se puede, nada más el tiempo que tenía libre, ha sido una vida de puro sacrificio”.

Así como Celso, Bernardo sabe que estar lejos de casa y de la familia es tan sólo una parte de las privaciones que viven los trailereros. Y es que ante las condiciones de inseguridad, viajar puede ser un juego de azar: “A veces uno como hijo se le dificulta porque ahorita sale tu papá y no sabes si después va a regresar como lo que te comento, lo que me pasó de niño”.

Quien escuchara hablar a Bernardo sin ver su apariencia, se quedaría con la impresión de que escucha a un adulto y no a un joven. El trabajo de su papá y la situación de su familia forjaron su carácter:

“Cuando mi papá no está, como ahorita, pues soy el que tiene que cuidar la casa. Tienes que aprender muchas cosas desde niño y no puedes ser un niño mimado por lo mismo. A lo mejor te pueden dar todo tus papás pero tienes que aprender a madurar en ciertas cosas”.

Los tráileres y las carreteras son el estilo de vida de muchos operadores, ellos pasan mucho tiempo fuera de casa y a miles de kilómetros de distancia, lo que en ocasiones provoca que tengan problemas con sus familias. La comprensión de las esposas de los trailereros es muy importante para que puedan hacer su trabajo y las largas ausencias no perjudiquen la estabilidad de las familias.

Bernardo está convencido de que el apoyo de la familia, especialmente el apoyo conyugal hacia los operadores es muy necesario: “Yo creo que la esposa de un camionero también tiene que apoyar a su familia y a su esposo porque creo que un camionero sin una esposa que lo entienda no puede estar tranquilo”.

A Bernardo le parecen bien la comprensión y el apoyo, fue lo que él vio en su familia: la madre y el padre biológico de Bernardo se conocieron en el trabajo. Desde su noviazgo, ella siempre fue comprensiva, nunca tuvo ningún problema por el trabajo de su esposo. “Cuando mi papá subió a una unidad más grande, mi papá le pidió apoyo y pues mi mamá le dijo que sí, que él podía con eso y más, ella lo apoyó siempre”.

Según Bernardo, a su mamá le gusta viajar, le gusta conocer, nunca tuvo miedo a salir. Y ella sigue apoyando a Felipe, su actual pareja y padre adoptivo de Bernardo.

Para la esposa de Celso también ha sido difícil llevar una vida en común con él, pues los largos periodos que pasa fuera a veces le pesan a ella. No le fue sencillo educar ella sola a sus hijos la mayor parte del tiempo. Pero a pesar del poco tiempo que pasaba en casa, Silvia comenta que Celso siempre fue un padre ejemplar: “Él ha tenido el don de saberles expresar que todo lo que él hace, lo hace con mucho cariño para ellos. Él realmente se privó de muchas cosas por los hijos, él nunca ha sido un hombre que se compre cosas o todo sea para él, siempre para los hijos, para mí”, me cuenta Silvia, quien gusta de hacer muchas actividades ahora que sus hijos tienen su propio hogar y tiene más tiempo para sí misma y para su esposo. No puede ocultar el gran cariño que siente por Celso, el entusiasmo que le causa hablar de él.

Para la pareja las cosas a veces se complicaban. Aunque a veces Silvia dudaba de si su relación funcionaría o no, aunque en un inicio sus padres no estuvieron totalmente de acuerdo, lograron una relación estable: “Fíjate que en aquel entonces yo era la que decía, '¿yo con un chofer? ¡Ni loca!'. Y mis papás creo que en algún momento lo pensaron, pero desde que lo conocieron a él vieron que era un muchacho trabajador, respetuoso... nunca me prohibieron andar con él. Mi papá alguna vez me llegó a decir: 'Hija, él sale mucho,

¿qué vida te espera? Piénsalo bien'. Pero nunca se opusieron rotundamente, por sus acciones, por su manera de ser, siempre con mucho respeto, se ganó el cariño de mis papás”.

Ellos pudieron vivir con la idea de que el trabajo de Celso no siempre les daría el tiempo que quisieran para verse, para convivir, pero aun así decidieron casarse: “Desde que lo conocí así, no lo veía diario, ni cada tercer día sino cada ocho días. Cuando estábamos recién casados, los viajes que él hacía eran de 20 o 25 días, porque trabajaba en una línea de autobuses que viajaban al sur o al norte del país, entonces sus ausencias si eran prolongadas”.

Silvia comenta que cuando su esposo no estaba en casa, ella siempre contó con el apoyo de su madre, pues ella y su familia siempre han sido muy unidos: “Entonces aprendí a vivir así desde un principio. Alguna vez sentí esa ausencia, pero fue precisamente cuando falleció mi mamá y él no estuvo conmigo en esos momentos. Pero pues sabemos que fue por su trabajo. Aprendimos a vivir así, y como él me dijo: 'Es lo que yo sé hacer'. Entonces hay que respetar porque si decidimos unir nuestras vidas y compartirlas, pues hay que respetar lo que uno sabe y puede hacer”.

Hace años sus hijos terminaron sus carreras y viven por su cuenta, y lo que ahora le gustaría es poder compartir más tiempo con Celso, pero no siempre pueden por los viajes que él debe emprender. No pueden pasar juntos todo el tiempo que quisieran ni siquiera en los días de descanso de Celso: “El día de descanso que podría estar compartiendo con su familia, tiene que estar en el taller checando que le hagan las reparaciones que necesita su carro para que él se pueda ir de viaje tranquilo y seguro. ¿Y cuál fue el descanso con su familia? Ninguno, pero bueno, eso nos tocó vivir”, se queja Silvia.

No todos los transportistas y sus parejas tienen la suerte de los padres de Bernardo, o la suerte de Celso y Silvia. Hay trailers que por su trabajo no pueden tener relaciones de pareja estables, como es el caso de Carolina y el Güero.

Carolina es una chica que por su complejión atlética, su piel brillante y su semblante alegre la hacen parecer mucho más joven que el Güero aunque él apenas sea tres años mayor que ella. Nos dirigimos a un parque cercano a la casa de su abuela, donde ella me relata su historia con el Güero. Nuestros asientos son dos columpios del parque.

Después de sus primeras citas y encuentros, al paso de los meses, la relación entre el Güero y Carolina se hacía más fuerte. Pero a los familiares de Carolina no les parecía que el Güero fuera el mejor partido para ella, quizá porque es trailerero, quizá por su carácter que sus vecinos y demás personas que le rodean describen como agresivo.

“Compartimos muchas cosas, me invitó varias veces a su casa, otras veces lo invité a la mía, algunas veces lo acompañé, nunca a viajes que salieran del Estado o de la Ciudad de México porque yo tenía mis actividades”. Carolina me cuenta que cuando su familia notó que su noviazgo iba muy en serio, empezaron a hacer cosas para que ellos no siguieran juntos. Incluso los vecinos del Güero, con los que siempre ha tenido problemas, también contribuyeron a que su relación terminara.

“Algunos de sus vecinos empezaron a inventar cosas de él que iban y le contaban a mi familia. Ellos me contaron lo que se decía de él y yo no pude, o no quise creerlo. Y después de mucho tiempo lo lograron, las cosas entre nosotros ya no iban bien, llegamos al extremo de las amenazas, mi familia llegó a amenazarlo y yo decidí ceder porque no quería que se pelearan con él ni que las cosas terminaran en una tragedia, me pusieron en una situación muy difícil”, comenta Carolina mientras me mira a los ojos y luego baja la mirada que parece triste.

A pesar de los problemas, decidieron seguir juntos por muchos meses más, viéndose a escondidas, algunas veces muy contentos y otras peleando, pero su relación no volvió a ser igual que al inicio.

Una sospecha de infidelidad fue el golpe que terminó con la relación. Carolina le preguntó que si él tenía alguna enfermedad de transmisión sexual, porque al parecer él la había contagiado. El Güero lo negó, se enojó y hasta dudó de ella.

Carolina dice que decidieron terminar la relación para siempre, quedaron como amigos: “Nunca hubo nadie más que él, pero no me creyó. Le avisé de la enfermedad porque lo llegué a amar demasiado, quería que se hiciera estudios y saber que estaba bien aunque no siguiéramos juntos. Me realicé pruebas para detectar alguna de esas infecciones y qué bueno que sólo me diagnosticaron una candidiasis. Me sentí muy tranquila de que no fuera algo tan grave. Le avisé pero él no quiso escuchar, se enojó conmigo”.

Esta historia de amor, en la que el Güero y Carolina coinciden en que siempre se dejaron llevar por la pasión del momento, le dejó a ella una profunda tristeza que le llevó años superar. Carolina piensa que el trabajo del Güero por sí mismo no fue el obstáculo para llevar una relación estable. “Supongo que todo terminó mal porque nos dejamos llevar por la inmediatez. A veces todo pasaba muy rápido, vivíamos el momento porque él salía mucho, no siempre sabía cuándo saldría ni por cuánto tiempo y pues preferíamos vivir todo como venía, sin pensar en que podríamos herirnos mucho”

Mientras me cuenta su experiencia, Carolina mira hacia el frente, como si recordara cada momento que pasó a lado del Güero. En su expresión se adivina la nostalgia: “Aunque me dolió demasiado que termináramos, me siento mejor porque no todo fue tristeza. Y aprendí mucho, a ya no ser tan ingenua, por ejemplo. Era muy tonta, todavía creía en esas

cosas del amor. No voy a decir que no existe o que todos los hombres son iguales porque me parece exagerado, pero pues esas historias están bien para los cuentos de hadas o las telenovelas, para mí ya no”.

Riesgos y accidentes, los largos períodos de tiempo lejos de casa y de sus familias, relaciones familiares que se complican, relaciones de pareja que se dañan y terminan, todas son situaciones que afectan la vida personal de los transportistas e incluso su desempeño laboral. Todas estas situaciones hacen que quienes observamos desde afuera nos preguntemos si los salarios de los transportistas serán suficientes para cubrir todas sus necesidades. O aún más ¿sus salarios alcanzan a compensar el tiempo y la energía que destinan a su trabajo, las privaciones que viven, e incluso el impacto psicológico que les pudiera causar las relaciones personales que se complican o se desgastan por su trabajo?

### **Muchos kilómetros recorridos, poco dinero**

La casa de Celso es pequeña, quizá sea su tamaño lo que da la sensación de calidez, lo que la hace tan acogedora. Su esposa y Celso me reciben en el comedor de su casa y me cuenta sobre su trabajo, su experiencia como transportista: “Me gusta mucho lo que hago, me agrada bastante, tiene sus pros y sus contras. Es muy bonito, conoces muchas partes, el trabajo es muy, como te dijera, muy... no sé cómo explicarlo, como que lo atrae a uno, se siente uno realizado y se gana más o menos”.

Estar lejos de casa y de su familia es un sacrificio que todos los transportistas hacen, sacrificio que Celso ha hecho durante poco más de 40 años: “En mi oficio, para vivir más o menos y si quieres darle a los hijos lo que necesitan, hay que esforzarse y si no la hace uno así, de salir y ganar un poco más pues la familia es la que sufre”.

Hay semanas en las que Celso llega a ganar hasta 8 mil 400 pesos, pero hay semanas en que su ganancia puede ser mucho menor. La empresa donde trabaja Celso, en promedio paga a sus operadores 5 mil a 6 mil pesos semanales.

Los sueldos de los transportistas varían. A diferencia de Celso y sus compañeros, hay quienes ganan sólo el salario mínimo. De acuerdo con estadísticas de la Comisión Nacional de Salarios Mínimos, reportadas en el portal de CANACAR, en 2016 el salario mínimo de los transportistas de carga es de 108.94 pesos.

Aunque el salario mínimo de los operadores de carga es mayor que el salario mínimo general (en 2016 era de 73.04 pesos, y en 2017 de 80.04 pesos), Bernardo considera que la remuneración por el trabajo de los transportistas no es suficiente: “Yo lo veo muy mal, quizá sí hay trabajos bien pagados pero serían uno entre muchos, creo que no le dan la preferencia a los operadores. Puede ser bien pagado, pero no lo suficiente para lo que se arriesga”.

También hay viajes en los que ellos mismos deben descargar las mercancías y no siempre se les paga por esta maniobra. Hasta puede resultar contraproducente descargar, pues como me dice Bernardo, si algo se pierde, corren el riesgo de que se les acuse de robo y se les cobre por la mercancía faltante, o bien, se les entregue a las autoridades aun cuando no fueran culpables.

Que se les pague o no por realizar las maniobras de descarga depende mucho de la empresa para la que trabajen. En el lugar donde Celso labora, alguien más se encarga de descargar las mercancías del tractocamión: “Los operadores no tienen por qué mover la mercancía, para bien o para mal no tenemos por qué meter mano”.

Bernardo ve diferente y hasta con humor la maniobra de descarga: “La mayoría de los conductores actuales como que le tienen miedo al trabajo, ya no quieren descargar. Es un

extra para el chofer, finalmente no creo que haga daño, para nosotros también es un ejercicio, quizá no vamos al gimnasio pero ya tenemos que descargar el camión”-, me comenta y después sonrío.

Pero Bernardo tiene claro que todo el trabajo debe ser remunerado, que si los transportistas descargan la unidad deben cobrar la maniobra y en caso de que no les quieran pagar, no deben descargar porque eso no les corresponde a ellos. “Uno entra como operador, no como encargado de almacén o de bodega”, dice.

El hecho de que no les paguen por descargar el tráiler también le parece a Confitón un abuso, una muestra del poco aprecio que se tiene por su trabajo. Él cree que su trabajo no es bien visto ni se considera importante: “Nuestro trabajo no se valora como se debiera, pues no toman en cuenta que el transporte es la columna vertebral del país, sin transporte no se mueve nada. Además, la percepción que la sociedad tiene de nosotros no es la mejor”.

### **Viajes sin garantía de regreso**

Silvia siente que algo no anda bien. Ya es tarde y Celso no ha llamado. Él le habla dos o hasta tres veces al día, pero hoy no se ha comunicado y eso le preocupa. Por su desesperación siente que el aire le falta y siente un vacío en el estómago.

Pasan las horas, el día termina y él no llama. Silvia no puede dormir, tiene un mal presentimiento. El tiempo no se detiene por más angustia que ella siente. Llega la tarde del día siguiente y de pronto suena el teléfono. Se apresura a contestar, acerca la bocina del teléfono a su oído y escucha su voz:

—¿Estás bien? Si te llaman de mi celular, por favor no contestes



—¡Sí! ¡Estoy bien! ¡¿Por qué no me llamaste ayer?! ¿Qué pasa, estás bien?

Por la mente de Silvia pasaron las peores imágenes desde que sonó el teléfono, incluso desde que no recibía la llamada tan esperada.

—Me robaron el celular, te aviso para que si llaman, no contestes.

La conversación continúa, Silvia poco a poco recobra la calma, escuchar la voz de su esposo le devuelve la tranquilidad, aunque por alguna razón sigue con la sensación de que algo no anda bien.

El viaje de Celso termina y él está de vuelta en casa, Silvia está muy contenta por su llegada. Pero sus peores sospechas se confirman cuando, después de mucho tiempo, él decide romper el silencio: no le había llamado porque fue víctima de un secuestro exprés. Lo bajaron del tráiler, lo botaron en otro lugar y se llevaron el tráiler con la mercancía que transportaba. Silvia nunca olvidará ese día de gran incertidumbre.

Esta anécdota me la relató Silvia, pues Celso no me comentó nada cuando lo entrevisté. “Él no me quiso contar más sobre el asunto para no preocuparme ni angustiarme”, me dice Silvia. La experiencia de Celso es una de tantas que los transportistas viven a diario en el país. Si bien no hay cifras oficiales sobre los trailereros que han sido secuestrados, sí hay algunos datos sobre robos de mercancía, incidentes en los que muchas veces los trailereros son agredidos. La firma de seguridad logística FreightWatch International (FWI) contabilizó en su reporte anual 1087 robos durante 2015, cifra que representa un aumento de 73% en los atracos respecto a 2014.

Entre los cargamentos de mercancías más robadas en México se encuentran en primer lugar los alimentos y bebidas, en segundo los materiales para construcción y en tercero las cargas de productos industriales y de combustible, según datos de la misma empresa de seguridad.

En el área que abarca Puebla, el Estado de México, Veracruz, Guanajuato y Tlaxcala se consuman 52% del total de los robos al autotransporte de carga, por lo que se les identificó como los estados con altos índices de robo al autotransporte de carga.

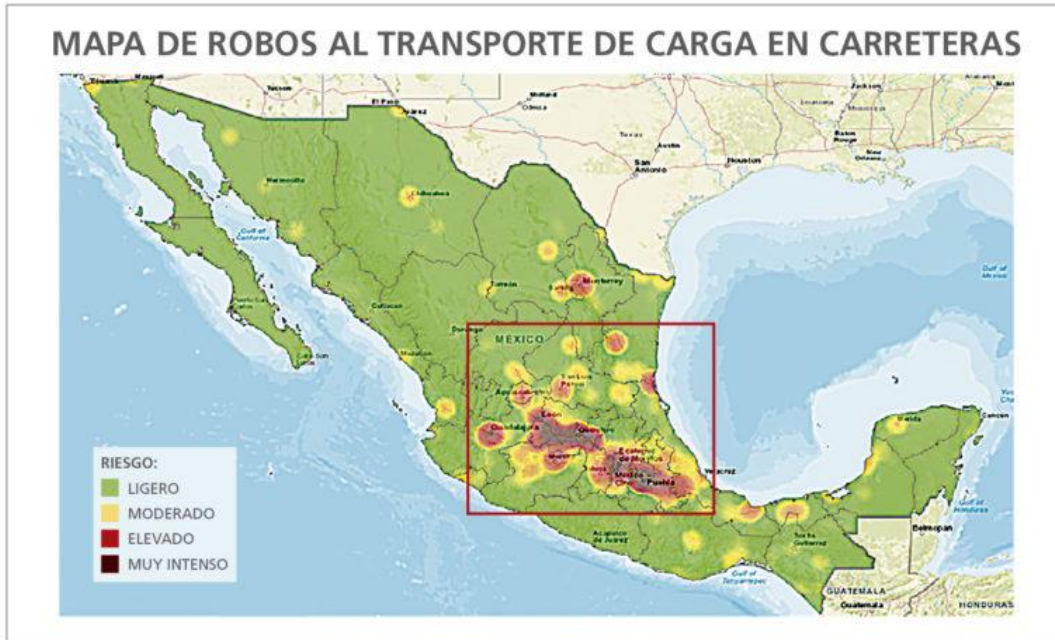
Por su parte la CANACAR en 2016 emitió un comunicado que indica que los robos a autotransporte de carga continúan y van en aumento: incrementaron 40% respecto a 2015, pues mientras en el primer semestre de 2015 se registraron 474 robos, en el primer semestre de 2016 se registraron 663 robos.

El proceder de los ladrones es abordar al operador mientras circula, para secuestrarlo y robar la carga, aunque también se han dado casos en los que se asaltan los almacenes donde se resguarda la mercancía, de acuerdo con información de la firma FWI.

Carlos, quien trabaja para otra de las empresas transportistas más importantes de México sufrió la misma suerte que Celso: “Es la situación más difícil a la que me he enfrentado, y sobre todo por mi familia, pues ellos no sabían nada de mí y me daba miedo lo que pudiera pasarme, me angustiaba dejar a mi familia desamparada”, me relata mientras se aprieta las manos, como si sintiera de nuevo la zozobra de aquellos momentos.

Finalmente los secuestradores lo liberaron y se quedaron con la carga del camión. A sus 36 años, y 16 trabajando en el transporte, supo lo que es el terror de estar secuestrado mientras desempeñaba su trabajo.

Respecto a las denuncias por robo a autotransporte de carga, las cifras del Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública (SESNSP) muestran que durante el primer bimestre de 2015 se recibieron 141 denuncias por robo con violencia a los transportistas, lo que representó un incremento de 90% más denuncias que en 2014, cuando la cifra fue de 74 denuncias por robo. Si bien aumentó el número de operadores y



La zona central del país es la más afectada por los robos al autotransporte de carga. Fuente: CANACAR, Comunicado *Posicionamiento de CANACAR en torno a la alza de robos en carreteras*. Julio 2017.

<b>TOP 10 DE ESTADOS CON MAYOR ROBOS</b>		
<b>1ER. TRIMESTRE DE 2017</b>		
<b>ENTIDAD</b>	<b>NÚMERO DE ROBOS</b>	
	<b>SENSIGUARD</b>	<b>SESNSP</b>
Veracruz	85	85
Michoacán	80	12
Estado de México*	65	0
Puebla	61	348
Guanajuato*	48	0
Tlaxcala	43	279
Colima*	41	0
Jalisco	30	6
Ciudad de México*	21	0
Tamaulipas*	17	0

\* Cero robos o la entidad no reporta datos al SESNSP

empresas que decidieron denunciar los delitos por los que fueron afectados, al comparar las 141 denuncias contra los 1087 robos en 2015 se nota que aún queda mucho por hacer en cuestión de denuncias.

Ante estas condiciones de inseguridad e impunidad, algunas de las precauciones que toman los transportistas para evitar la delincuencia es que en las noches buscan lugares seguros donde quedarse, o bien, viajan en grupos de tráileres. En pocas ocasiones le hacen frente a los delincuentes, pues si vienen armados, no les queda más que ceder.

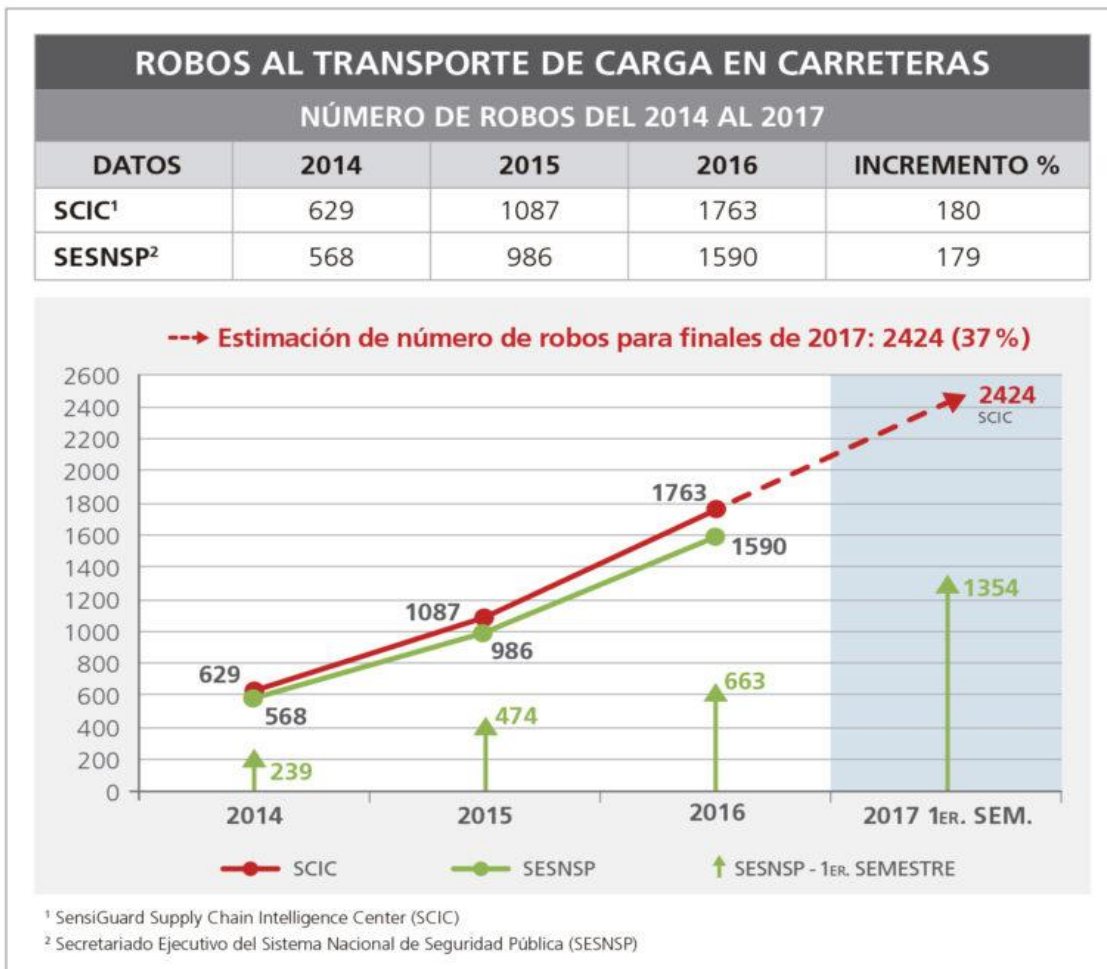
El SESNSP hizo un reporte en el que sus datos, sobre los estados donde hay más asaltos a autotransporte de carga, coinciden con los de FWI: Puebla, Estado de México y Veracruz son los tres estados donde hay mayor número de robos a trailereros.

Y aunque la CANACAR detectó que el Estado de México no reporta al SESNSP sus estadísticas de robo, en su comunicado incluye datos de FWI en los que la entidad mexiquense está entre los estados con más robos al autotransporte de carga.

Otra de las medidas de prevención que toman los trailereros contra la delincuencia es tratar de hacer las menores paradas posibles. Confitón y Noventa, por ejemplo, ya no se detienen por cualquier cosa ni hacen *ride*: “No puedes pararte ya tan fácil, ahorita con lo que hemos vivido, ya no puedes tener confianza tan fácil. Solamente entre conocidos, o aunque sea de otra línea, pero que lo conozcas pues también”, recomienda Confitón.

Pero ni las precauciones que toman los transportistas ni las acciones del gobierno han sido suficientes para detener la delincuencia que afecta al autotransporte de carga. Por ello, y aunque siguen sin obtener respuesta, CANACAR continúa instando a las autoridades a hacer algo para frenar estos delitos: en julio de 2017 la cámara emitió otro comunicado dirigido a Enrique Peña Nieto, a otros funcionarios y miembros del senado así como a la sociedad en general. En el comunicado afirma que “el gobierno ha caído en una práctica

en donde pareciera atender y escuchar el reclamo de la sociedad pero, en la realidad, no hay respuestas ni acciones de su parte”.



Los robos al autotransporte se han incrementado y aunque hay datos de dos fuentes distintas, no varían mucho. Incluso se puede predecir cuántos robos habrá al final del año.

Fuente: CANACAR, Comunicado *Posicionamiento de CANACAR en torno a la alza de robos en carreteras*. Julio 2017.

El documento está firmado por Rogelio Montemayor Morineau y por José Refugio Muñoz López, presidente nacional y vicepresidente ejecutivo de CANACAR. En él presentan un mapa que muestra las zonas del país donde la delincuencia ha afectado más al gremio transportista. Así mismo muestra cifras y gráficas que muestran el incremento de los

delitos contra operadores. Las cifras obtenidas de la SESNSP y datos del Centro de Inteligencia de la Cadena de Suministro SensiGuard (SCIC, por sus siglas en inglés), sustentan las afirmaciones del comunicado.

En este clima de inseguridad, los transportistas han hecho de la desconfianza su escudo para protegerse de los delincuentes: “Ni para dar *ride*. Tú disculparás por la expresión, pero así sea la mujer más buena, no le damos aventón. Yo soy enemigo de dar *ride*, por el peligro que implica”, menciona Noventa, quien comenta que a veces se utiliza a las mujeres como 'carnada' para atraer a los operadores y asaltarlos. “Pues ahora ya ni en las chavas se puede confiar, así estén muy guapas, está bien canijo con ellas”.

Los transportistas no sólo son presa de los asaltantes y secuestradores, en ocasiones ha sido víctimas del narcotráfico. Confitón fue obligado varias veces a pagar cuotas para pasar en ciertos tramos, que llegan a ser hasta de mil pesos en Monterrey o en Tampico, por mencionar algunas. Celso también menciona Ciudad Victoria como una de las zonas más riesgosas: “Si te tocaba pasar a media noche o en la madrugada, había que darles mil pesos para que te dejaran pasar o te cortaban un dedo, aunque ahora ya hay mucha vigilancia ahí”.

Sobre los robos en carretera Javier comenta que en sus años de experiencia ha visto que los delincuentes no siempre roban la mercancía, pero se llevan las pertenencias del operador: “Muchas veces no quieren mercancía, sino las pertenencias, ¿por qué? Quién sabe. Suena curioso, pero así es”.

Javier menciona que a veces los ladrones hasta montan retenes falsos: “Parecen auténticos retenes, pero cuando ves que empiezan a revisar las pertenencias del operador es que ya hubo problemas. Sabemos en un cálculo aproximado cuanto se tardan en cada retén; ellos deben avisar 'me detengo en retén en tal kilómetro' y sabemos en qué lugares están los retenes, porque ya los retenes están especificados en cada lugar”.

Cuando el área encargada de monitorear los tráileres de la compañía se entera de que no hay retén, inmediatamente manda apoyo, aunque a veces llega demasiado tarde: “En lo que se busca el tráiler y se manda la ayuda, en ese lapso ya lo asaltaron, ya le abrieron la caja, pasan muchas cosas, pero sí se da uno cuenta cuando es un retén falso”, explica Javier.

Cuando se advierte un asalto a los operadores, la empresa denuncia ante el retén más cercano o en las oficinas de la Policía Federal más cercanas e inmediatamente se movilizan y empiezan la búsqueda de la unidad que se está reportando, pero a veces cuando llegan, ya asaltaron al operador.

Cada día se reportan alrededor de 27 asaltos a transporte de carga, según el informe Seguridad de Cadena Logística Terrestre en América Latina, que publicó la Comisión Económica para América Latina (CEPAL). El Informe cita a la Asociación Nacional de Transporte Privado (ANTP) que estima que las compañías de autotransporte invierten entre 15 y 20% de sus ingresos en servicios de seguridad.

Además la CANACAR informó en su comunicado que las ventas de pólizas de seguro se incrementan, en promedio, hasta el 100%, lo que impactó los costos de la actividad hasta 4% en 2016, mientras que en años anteriores el impacto en costos sólo había sido de 2%.

Aun cuando se invierte mucho en seguridad, los delitos no cesan y aunque no se tiene una cantidad exacta, los dirigentes de las diversas asociaciones y cámaras del autotransporte de carga aseguran que el robo total de las unidades (de vehículo, caja y mercancía) generan a las empresas pérdidas por robo que ascienden a millones de pesos. La CANACAR estima que el 50% de las unidades robadas ya no son recuperadas.

En estos casos los transportistas denuncian los robos, pero no siempre es lo más conveniente para ellos. De acuerdo con información de la revista Hombre Camión, en las agencias del Ministerio Público les piden dinero para poder hacer la denuncia correspondiente.

Si aparte de esta cuota por denunciar no se da otra cantidad por concepto de devolución de la unidad, el trámite se hace demasiado largo, en el mejor de los casos dura de 15 a 30 días, lo que genera pérdidas a los transportistas porque no pueden trabajar la unidad ese tiempo.

Si el vehículo robado es localizado, se hace necesario trasladarlo desde el lugar donde fue abandonado hasta la empresa propietaria. Es ahí cuando las grúas, como buitres que esperan para devorar la presa que atacaron antes, también sacan provecho de esta situación y cobran elevadas tarifas por arrastrar el vehículo robado.

Aunque los servicios de grúa no sólo tienen altos costos en casos de emergencia como los robos, casi todo el tiempo tienden a cobrar en demasía. Confitón también ha pagado las excesivas tarifas de los servicios de grúa, le parece que abusan de los trailereros, cobran lo que quieren.

“Hace 15 días me quedé detenido, pero los de las grúas se pasan. De aquí a la salida pavimentada que está más adelante, me cobraron 5 mil pesos. No estamos hablando de 200 ni de 100 metros siquiera. Cobran lo que ellos quieren y como son carros pesados, pues más se pasan”, dice Confitón mientras mueve su silla y se acerca a la amplia ventana que permite pasar la luz a la oficina en la que nos encontramos. Enciende un cigarrillo y empieza a fumar.



A los hurtos y secuestros de los delincuentes, y a los cobros excesivos de los servicios de grúa se suma la corrupción de aquellos quienes se supone están para garantizar la seguridad de los transportistas y de la ciudadanía en general.

Los policías también cometen abusos contra los trailereros de diversas formas. Confitón y Noventa, consideran que los retenes son injustos, pues usan lo que sea que les encuentren para detenerlos, e incluso llevarlos a la cárcel y después pedirles dinero para dejarlos en libertad.

Confitón relata que en una ocasión los policías detuvieron a 33 operadores y los policías les pidieron de 10 a 15 mil pesos por cada uno para dejarlos ir: “Cuando los detienen los tratan como a delincuentes, hasta les sacan fotografías”.

En los viajes que hicieron, Bernardo y su papá tampoco se salvaron de que los policías los trataran como ladrones durante los retenes en los que revisan los productos que llevan: “Yo viajé más con mi papá cuando transportaba tubería, ahí los productos venían sellados. En los retenes te buscan productos ilegales, drogas, armas... y pues sí, también corres riesgos tú como operador, a veces te toman como sospechoso porque los tubos van tapados de ambos extremos, no sé, empiezan a dudar de ti”.

Bernardo explica que sólo en caso de que los transportistas trabajen en empresas reconocidas o cuando son acompañados por sus familias, las sospechas son menos: “Cuando te ven con familia creo que es una parte que te ayuda, no creo que sospechen de un chofer que lleva a sus hijos y su esposa, no creo que los pueda poner en riesgo, ¿verdad? Esa es una de las ventajas de ir con familia”.

No podía faltar la corrupción de los uniformados, quienes piden dinero para no detener o infraccionar a los trailereros. Celso ha recorrido el país de norte a sur durante los últimos cuarenta años, en los que ha visto cómo los policías realizan sus actos de corrupción:

“Creo que lo más duro es la Ciudad y el Estado de México, Monterrey y Guadalajara. Cuando es transporte de carga te paran por cualquier pretexto, que para revisar documentos, y te empiezan a revisar cosas y te quieren quitar hasta lo que no traes, eso es cierto. Los policías del Estado de México o de la Ciudad de México y los de Monterrey son los más rateros, en cambio en algunos estados no te molestan para nada si no cometes una infracción”.

Días después de la entrevista con Celso pude comprobar por mí misma la corrupción de los policías de tránsito de la que él hablaba. No se trata de la única o primera vez que los policías pidan sobornos. No es una ocasión extraordinaria, es lo que a diario se ve en las distintas vialidades de México. Lo que llamó mi atención es la manera en que proceden los policías.

El escenario de este incidente es la vía José López Portillo, que conecta varios municipios del Estado de México y que es la sexta vialidad a nivel nacional en la que más robos al autotransporte de carga se registran, según datos de CANACAR. Aunque pudo ser cualquier vialidad del país.

Mientras esperaba el transporte algo llamó mi atención. Me quedé mirando cómo con la habilidad de un mono, dos policías de tránsito subieron al estribo de cada lado de un tráiler mientras el operador giraba en uno de los retornos de esta vía, en la que el tiempo avanza más rápido que los autos.

En el Estado de México sólo las mujeres policías de tránsito tienen permitido levantar infracciones a los automovilistas pero a los policías no parece importarles mucho esa regla.

El operador del tráiler sube el cristal de su ventanilla pero la acción no tiene el efecto deseado de alejar al policía, quien se aferra con fuerza al tráiler y el operador no tiene más

opción que bajar nuevamente el cristal y avanzar con los policías colgando del estribo. El operador del tráiler se detiene, sumándose a los autos que obstruyen la vialidad tan congestionada.

En tan sólo segundos los policías ya están dentro del tráiler con el operador. De pronto se cierra la puerta, la presencia de una curiosa no ha de ser cómoda para negociar con el operador y dejarlo ir. Pasados los minutos, ambos oficiales bajan del tráiler, uno de ellos en las manos lleva algo envuelto en una cobija, aborda la cuatrimoto que maneja su compañero y se alejan. El tráiler sigue su camino, posiblemente sin el estéreo, eso era lo que parecía que se llevaron, no pude ver qué llevaban en la cobija.

Ante la corrupción y extorsión de la policía, tan evidente que se considera normal, Celso opina que sólo queda resignarse no hay mucho por hacer: “La única forma de defenderte es portarse bien, ir despacio. No cometas el error, no te brinques esta rayita o esta callecita que no debiste brincar porque ya te amolaron. Pero hay veces que pasa porque no conoces las ciudades y ahí es donde se aprovechan”.

También considera importante que las empresas estén en regla para hacer más difícil que los uniformados los detengan: “Por ejemplo, mi empresa pues está derecha en sus documentos, en todo, precisamente porque no sueltan un peso y pues yo estoy bien de documentos y de todo, así es más difícil que lo molesten a uno, molestan más a los que les falta cualquier cosita”.

Hasta el momento ninguna dependencia gubernamental o asociación del autotransporte de carga ha contabilizado de manera formal ni exacta el número de asaltos y demás delitos de los que son víctimas los trailers, las cifras mencionadas anteriormente son aproximaciones considerando que en muchas ocasiones no se denuncian los delitos. Mucho menos hay cifras sobre las extorsiones y otros actos de corrupción que los policías cometen contra los trailers, la razón es la misma: porque casi nunca se denuncian.

## **Recorridos con destino trágico**

Él es trailero, tiene 28 años, sus compañeros le apodan Ardillita. Mide 1.75 metros de estatura, su piel es clara; aunque su carácter es a veces agresivo con la mayoría de la gente, le gusta ayudar a los demás y tiene un gran sentido del humor. No puede ocultar el cariño que siente por su familia.

Ha regresado de un viaje, apenas si llega a casa a descansar y enseguida debe realizar otro viaje. Trabaja sin parar porque está construyendo su casa y hay gastos que pagar. Sube al tráiler ropa limpia y demás artículos que necesitará en el viaje. Se despide de su esposa y sus dos hijos pequeños sin saber que es la última vez que los verá.

Después de los trámites y de esperar a que suban el cargamento, aborda el tráiler junto con su hermano. Al poco tiempo, la familia recibe la terrible noticia: no se sabe nada, sólo se enteran de que ha ocurrido un accidente que tiene como escenario la Autopista del Sol. Un tráiler se dirigía a Acapulco y Ardillita, quien era el padre biológico de Bernardo, fallece. Todo esto sucede un lunes 13 de diciembre de 1999.

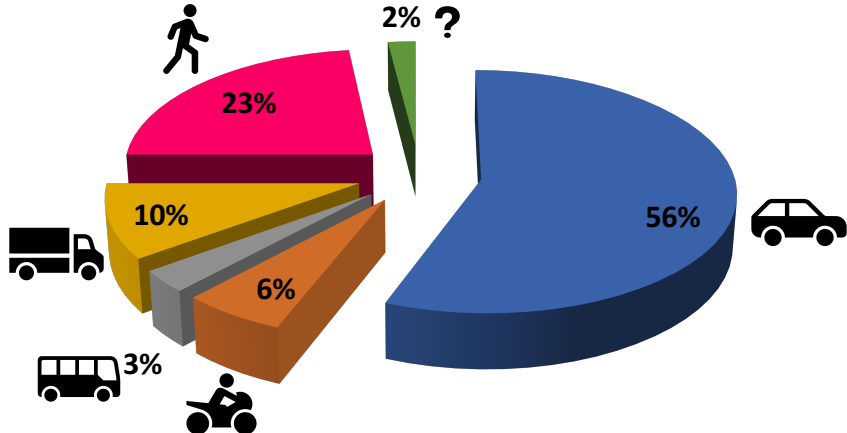
Bernardo platica su historia, se adivina la tristeza por los momentos en que su voz grave se entrecorta: “No sabemos bien cómo pasó porque él iba con su hermano. Nunca supimos la verdad porque ni su propio hermano supo qué pasó en realidad. Al parecer el hermano llevaba el tráiler, pero no, nunca se supo la verdad”.

Aunque Bernardo era muy pequeño y no recuerda lo que sucedió, se dio cuenta del ambiente de incertidumbre y tristeza que imperaba en su casa: “El hermano sólo se descalabró pero que yo sepa no le pasó nada más grave, la verdad no te puedo decir porque no me acuerdo, yo apenas tenía dos años”.

Bernardo vio cómo su familia pasó de la tristeza y la impotencia por no conocer la verdad, a la tensión: “Sí vi algunos problemas que siguieron después de eso pero la verdad no te podría decir con exactitud qué pasó porque ni nosotros sabemos y menos yo por la edad que tenía”.

Los accidentes que sufren los transportistas y que en ocasiones terminan en muerte, son causados principalmente por el mal estado de las vialidades en las que transitan, por la negligencia de otros automovilistas así como por las condiciones físicas de los operadores como el cansancio o el uso de drogas.

**Muertes en accidentes (transporte carretero)**



El transporte pesado es el tercero que más muertes por accidentes registra. Elaboración propia con datos del portal de Base de Datos del Transporte de América del Norte.

En el portal de la Base de Datos del Transporte de América del Norte se muestra el último conteo, realizado en 2015, donde de 4601 muertes en transporte carretero, 436 muertes fueron por accidente en camiones pesados, es decir, casi el 10% de las muertes en accidentes de carretera se debieron a accidentes en los que se vieron implicados camiones de carga.

En estos accidentes las condiciones de los operadores son la diferencia entre la vida y la muerte. La mala alimentación, los largos periodos de tiempo que pasan sentados (sedentarismo), la falta de sueño y el tabaquismo afectan la salud y el desempeño laboral de los trailereros en las vialidades donde transitan.

Una alimentación deficiente es uno de los inconvenientes que los trailereros sobrellevan en su trabajo. Bernardo comenta que es difícil alimentarse de manera balanceada mientras se va al volante:

“En los viajes nos dábamos malpasadas. Es bonito viajar pero tiene sus desventajas. Obviamente no vas con la comodidad de decir 'ah pues sí, voy a disfrutar de todo lo que yo quiera'. No puedes comer lo que tú quieres sino lo que encuentras, a veces teníamos que pasar a tiendas de autoservicio a comprar galletas, puras galletas, leche, agua”.

Las dietas poco balanceadas en las que abundan los carbohidratos, pueden ser peligrosas para el desempeño de los trailereros. El Centro de Experimentación y Seguridad Vial México (CESVI) explicó para la revista Hombre Camión que consumir en exceso alimentos con mayor cantidad de grasas y carbohidratos en general puede causar sueño, pérdida de capacidades de reacción y mareos, entre otros.

El centro cita un informe de la Universidad de Manchester que menciona que un incremento de la insulina, por pequeño que sea, disminuye la actividad neuronal, por lo que para permanecer despierto se recomienda evitar comidas ricas en grasas o

carbohidratos. El gran problema es que este tipo de comidas es lo único a lo que, a veces, tienen acceso los trailereros.

Aunque en México no se ha hecho algún estudio o encuesta sobre los problemas de alimentación y de salud en sectores como el autotransporte de carga, la BBC reporta en una de sus notas que hay datos de estudios realizados en Estados Unidos por la Asociación Estadounidense del Corazón (American Heart Association, AHA) que colocan al transporte dentro de su ranking de los empleos menos saludables.

El principal problema que la AHA identificó entre los conductores de autobús, tren y camión, así como entre los transportistas, es el tabaquismo. De acuerdo con el estudio casi una cuarta parte de ellos, el 22%, son fumadores, lo que aumenta su riesgo de padecer una enfermedad cardíaca o un accidente cerebrovascular.

La mala alimentación y el tabaquismo, el hecho de que los transportistas no duerman lo necesario ni en un horario fijo y el excesivo tiempo que pasan sentados empeora su salud.

La inactividad física y el sedentarismo, así como el consumo de alimentos con alto contenido energético como las bebidas azucaradas y la comida rápida son factores de riesgo para desarrollar obesidad y enfermedades crónicas como la diabetes o la hipertensión.

El sedentarismo no sólo es causa de sobrepeso y obesidad, también trae como consecuencia el dolor de espalda e incluso lesiones más serias como las hernias discales, de acuerdo con un artículo publicado en el portal Medline Plus.

Para los trailereros que trabajan en medianas o grandes empresas en las que operan de manera formal y en las que gozan de prestaciones como seguro médico, enfermarse o sufrir un accidente no representaría gran dificultad. En cambio para quienes trabajan en pequeñas o micro empresas, que en su mayoría funcionan en la informalidad, ir al médico

es más complicado, pues al no tener seguro médico no van a consulta o si van deben pagar elevados costos.

Si Felipe y su hijo Bernardo, Celso, Confitón, Noventa o Carlos se enfermaran podrían ir fácilmente al médico. El único que se vería en dificultades es el Güero porque en la empresa donde trabaja no tiene acceso a seguros médicos ni a servicios públicos de salud, no está dado de alta en IMSS o ISSSTE.

—Cuando me he llegado a enfermar aun así voy a trabajar y pues sí voy al médico pero a los de las farmacias similares porque casi no alcanza para ir a los consultorios más caros —me cuenta el Güero.

—¿Y qué pasaría si un día te accidentas? —le pregunto.

—Pues hasta ahora no ha pasado y espero nunca pase porque no estoy seguro de que pudiera pagar los gastos médicos y dudo mucho que la empresa pudiera cubrir los gastos médicos.

El cansancio por las largas jornadas laborales es otro de los problemas de salud que padecen los transportistas y que en ocasiones los lleva a consumir sustancias adictivas para mantenerse despiertos y alertas.

Bernardo considera que la presión a la que someten a los operadores es la causa de que decidan ingerir drogas para soportar el cansancio: “Algunos camioneros se han llegado a drogar por lo mismo de la presión que tienen de los patrones, entonces creo que la gente antes de buscar un culpable debería de ver todo eso. Es lo que normalmente explicamos a las personas que no conocen nuestro trabajo, algunas sí comprenden y te dan la razón”.



Y es que el consumismo voraz, insaciable que caracteriza al sistema capitalista acelera todo, por lo que las exigencias de los clientes y las empresas de transporte para desplazar mercancías en el menor tiempo posible son una de las causas de los percances en carretera.

Por los accidentes que sufrió anteriormente, Noventa decidió empezar a tomar pericos para resistir la jornada de trabajo: “En el momento en que a uno ya se le bajaron los pericos todo se vuelve muy cansado. Es que en verdad, ya cuando uno se tiene que incorporar al rito de nuevo, anda uno con sueño”.

Pero a pesar de todo, no se queja tanto, pues él dice estar preparado para cualquier cosa:

—No, pues ya está uno acostumbrado. Todavía ni sale uno de aquí cuando ya hay que estarse tomando un perico para que aguante. Pero explíquele que no es droga.

—Y exactamente, ¿qué es un perico? —pregunto. Noventa voltea a ver a Confitón que está sentado al lado de mí.

—Explíquele. Ustedes han de pensar que es droga, pero no.

—Es medicamento que no puedes conseguir fácilmente en ninguna farmacia, más que con receta médica, —me explica Confitón mientras me muestra una cápsula bicolor que hace referencia a su sobrenombre por sus colores verde y blanco.

El consumo del llamado asinlex —mejor conocido como perico—, es una realidad ineludible en el autotransporte de carga y a buena parte de la sociedad, le causa escándalo, curiosidad o preocupación, por lo que sería conveniente saber cómo actúa el medicamento en el organismo.

Según las especificaciones de este medicamento, el asenlix es un medicamento que tiene como principio activo el clobenzorex: cada cápsula contiene 30 gramos de esta sustancia.

Dicho medicamento es utilizado para bajar de peso pero, al pertenecer al grupo de las aminas simpáticomiméticas, significa que es también un estimulante del sistema nervioso.

Una característica de este tipo de medicamento, que se confirmó en el anterior testimonio del Noventa, es que pierde efectividad a las varias semanas de consumo, lo que los obliga a aumentar las dosis para que les surta el mismo efecto, para que los siga manteniendo despiertos.

“Después de tomar el perico tienes una sensación de calor, de hiperactividad, que acelera el corazón, te mantiene despierto y alerta, pero la sobredosis puede causar un infarto”, me explica Noventa, quien cambia su actitud alegre y bromista por un semblante serio.

Los efectos que él menciona, son algunos de los que se indican como efectos secundarios: convulsiones, dolores de cabeza, efectos sobre el corazón y los vasos sanguíneos, alteraciones del ritmo cardiaco (taquicardia, palpitaciones), hipertensión y dolor en el pecho (dolor precordial). En algunos casos, se han descrito problemas de circulación en el corazón y en el cerebro (accidentes cardiovasculares o cerebrovasculares).

A causa del consumo de asenlix, también ha sucedido que los operadores pierdan súbita y momentáneamente el conocimiento, no se perciben los latidos del corazón ni la respiración, debido a un accidente cerebrovascular; además han presentado angina de pecho, infarto de miocardio, insuficiencia cardiaca y paro cardiaco.

En las especificaciones del medicamento se advierte que las personas con inestabilidad emocional que consumen asenlix presentan alteraciones del comportamiento (psicosis o reacciones psicóticas), depresión, nerviosismo, agitación, alteraciones del sueño y vértigo.

Una de las contraindicaciones del medicamento es: “Durante el tratamiento con asenlix (clobenzorex) deben evitarse actividades como la conducción de vehículos o maquinaria peligrosa o de precisión”. Sin embargo, los trailers se ven en la necesidad de consumirla.

Si bien en su empresa se sanciona el uso de drogas, Javier comenta que en ocasiones los operadores se ven en la necesidad de ingerir drogas: “El operador se droga, ¿por qué? En otros países sí se respetan las leyes del transporte, se respeta el cansancio físico del operador y las horas de trabajo. Aquí en México no, aquí hablamos mucho de que el operador viene como loco, el operador viene drogado, el operador no se fija, pero no... vamos a ver qué recorrido trae el operador. Muchas veces las compañías dicen, 'tienes que llegar a tal parte en tantas horas, te damos 15 horas'. ¿Qué tiene que hacer el operador? Drogarse. A veces es tanto el cansancio que ya no les hace nada”.

En la empresa de la que Javier está encargado, se sanciona a los operadores según la falta que cometan. Constantemente se les hace un examen anti doping, dicho examen no se hace cada vuelta, pero sí es al azar.

Cuando se encuentra que consumieron drogas como la cocaína, se les sanciona quitándoles el trabajo. Cuando es un nivel de droga bajo, simplemente se emite un acta administrativa.

“A la tercera acta administrativa que tenga el personal, se le despide, y eso le perjudica al operador, porque no en cualquier lado te admiten con tres actas administrativas”, señala Javier.

Los llamados pericos sólo se obtienen con receta médica, pero Confitón sabe que los operadores pueden conseguirlos sin prescripción en las llamadas cachimbas, que según Noventa son fondas: “Una cachimba es un lugar donde llegamos a tomar café, a estar un rato, a platicar con quien esté ahí, restaurantes, fondas podríamos decir”.

“No te puedo decir en qué punto y en que kilómetro, pero lo obtenemos en la carretera, en las cachimbas”, dicen entre risas y bromas.

“En las tardes son restaurantes familiares y en las noches se convierten en restaurantes para nosotros, exclusivamente; no lo dicen así, sí puede entrar cualquier persona, pero sí se llegan a asustar de lo que ven ahí, porque dicen que en la noche todos los gatos son pardos”, me dice Confitón para complementar la explicación de su compañero.

Las cachimbas son lugares comunes a la mayoría de los transportistas, pero les cuesta hablar de ello, como si fuera un secreto o un tabú. A pesar del tiempo que lleva trabajando, recorriendo las carreteras, Celso dice que no sabe exactamente lo que es una cachimba. Una risita precede su explicación de lo que cree que es: “Pues realmente no sé lo que es una cachimba porque lo que yo creo que es una cachimba luego dicen que no es, que es un restaurante. Realmente es un mugrero donde toman café y se toman una pastilla para seguir y cotorrear con la muchacha que está ahí, eso es, no es otra cosa, perder el tiempo eso es lo que ahí pasa”.

Aunque las cachimbas, dice Noventa, a veces pueden funcionar también como refugios. Cuando se sabe que algún tramo de carretera es peligroso por la delincuencia, ahí pasan la noche o la madrugada y no salen hasta que amanece, cuando el riesgo es menos.

Celso comenta que las cachimbas no son algo 'malo' como a veces se piensa: “A algunas personas les sirve como un relax, que pues eso ya depende de lo malo que uno lo quiera hacer. Por ejemplo, en alguna ocasión me he llegado a parar pero ha sido porque voy estresado o medio cansadón y me faltan dos o tres horas. Sé que ahí venden un cafecito, me desestreso, me reincorporo al camino y ya me siento otra vez con ganas de continuar. Si las personas se paran ahí para desestresarse, para agarrar energía nuevamente, hacen bien, pero si es para estarse drogando hacen mal. Entonces pues pueden ser de las dos cosas, ni bueno ni malo, de acuerdo a como uno lo busque y necesite”.

Las cachimbas y lo que pasa ahí forma parte de los mitos y rumores que se difunden, de los prejuicios que la sociedad se ha formado acerca del comportamiento de los trailereros.

Además de tener fama de drogadictos, muchas personas los ven como mujeriegos e incluso como clientes frecuentes de la prostitución.

Cuando les pregunto si han recurrido a los servicios de las sexoservidoras, la seriedad aumenta, pero la sinceridad y apertura siguen siendo las mismas: “Es que se pasa mucho tiempo fuera y pues a veces la carne es débil”, admite Noventa.

Y según ellos, las cachimbas son los lugares adecuados: hay más que café, comida y descanso, pues también ofrecen la posibilidad de sexo y compañía: “Pero no es que tú lo andes buscando, es si te lo ofrecen y tú quieres”, reitera Confitón. No me responden de forma clara ni directa cuando les pregunto si usan preservativos, continúan riendo y bromeando.

El sexo sin protección provoca que los transportistas contraigan Enfermedades de Transmisión Sexual (ETS), lo que empeora si se toma en cuenta que por la exigencia de su trabajo, no siempre es posible que asistan al médico para detectar a tiempo posibles infecciones.

En los medios de comunicación hay poca información sobre el tema, apenas algunas notas que rescatan testimonios de trailereros que cuentan cómo es que les parece novedoso el hecho de que en algunos estados incluso hay más gays y travestis que mujeres dedicándose a la prostitución. Otros estados en los que las sexoservidoras son mujeres muy jóvenes hasta mujeres de más de 50 años. La constante en estos testimonios es que los trailereros dicen verse en la necesidad de recurrir al sexo servicio porque pasan mucho tiempo fuera de casa.

Otra conclusión a la que llegan en la mayoría de las notas es que en México no hay estudios sobre esta problemática que va en aumento si se considera que los trailereros

viajan a varios estados durante largos periodos de tiempo y es más probable que se contagien y que contagien a más personas.

Tampoco hay registro de campañas de información sobre ETS enfocadas a los transportistas pero por otro lado es difícil entender por qué no usan preservativos en todas sus relaciones sexuales aun cuando los medios de comunicación bombardean con publicidad e información sobre el tema.

Incluso representa un riesgo para sus parejas, como en el caso de Carolina, quien fuera pareja del Güero. Para Carolina la inmediatez es uno de los motivos por los que no usan preservativos, algo como así como la idea de lo temporal, de lo pasajero: “En nuestro caso fue por irresponsables”, comenta ella. “Me da vergüenza, es una tontería, pero creo que nos dejamos llevar por el momento, no lo planeamos. Puedes planear cuando tienes tiempo, pero cuando todo es tan rápido que no sabes cuánto va a durar o que va a pasar después, tienes que vivir el presente”.

Las salas de espera, los consultorios, los medicamentos y los profesionales de la salud han sido parte de su entorno últimamente. Ella lleva meses de tratamiento para combatir una candidiasis que a veces parece haberse curado, pero de pronto reaparece. “Ahora estoy bien, sólo tengo que revisarme con frecuencia”, comenta.

Así como Carolina, las parejas de algunos transportistas podrían estar entre las personas con ETS sin saberlo, pues el hecho de que ellos salgan frecuentemente, pasen mucho tiempo fuera y tengan relaciones sexuales sin protección, son variables que facilitan los contagios.

Hasta ahora no hay un registro ni una estimación de cuántos transportistas padecen o podrían padecer ETS, lo que sería conveniente para prevenir el contagio, o para tratarlos si

ya padecen alguna ETS. Mientras eso sucede, las enfermedades serán otra de las causas de muerte de los transportistas además de los accidentes en carretera.

### **Fantasmas que provocan accidentes**

Como en las tramas de Scooby doo, ciertas o no, las historias de sucesos paranormales muchas veces se hacen saber, quizá para justificar las malas condiciones de las carreteras o la disposición natural de ciertos tramos de la carretera que provocan los accidentes de tracto camiones.

Ante la ola de accidentes en los que se ven implicados los operadores de tracto camión, en el Senado se han discutido diversas reformas a las leyes y normas relacionadas con el transporte de carga. Tal es el caso de la norma oficial 012 NOM-012, que regula los pesos y dimensiones de los tractocamiones. O los debates que sostiene el senado y las diversas asociaciones, confederaciones y cámaras del transporte de carga carretero, sobre la conveniencia de prohibir el doble semirremolque o full.

Asociaciones como CONATRAM se han opuesto al uso del doble semirremolque, pues argumentan que además de que el exceso de carga provoca volcaduras de los vehículos, es peligroso llevar dos remolques debido a que a veces los cables que enganchan los remolques no soportan todo el peso y se zafan.

Es tan frecuente escuchar a diario las tragedias que suceden en las carreteras del país, que se ha llegado a pensar que es normal. Y para agravar más aún el problema, la forma en la que los medios de comunicación tratan y presentan este tipo de accidentes, no siempre es la más precisa.

La sociedad se ha creado ciertos prejuicios sobre los transportistas, fomentados en buena parte por la forma en que los medios de comunicación tratan la información acerca de los accidentes en los que se ve implicado un tractocamión.

“He visto muchas críticas a lo largo de los veinte años que llevo en el transporte. He sido gerente, jefe de control de equipo, gente de tráfico, he viajado por toda la república. A lo mejor va a parecer burla, pero me río de muchas críticas que hacen los periódicos, el mejor periodista dice que el operador iba manejando a exceso de velocidad”, me dice Javier mientras supervisa cómo van los viajes que se monitorean en una computadora, abre la puerta de un pequeño librero que está pegado casi a la entrada de la oficina. Me muestra algunas copias de notas de periódicos que ha guardado desde hace años.

Además del secuestro que sufrió Carlos, también ha tenido el infortunio de presenciar accidentes carreteros en los que sus colegas se han visto involucrados y han sufrido lesiones graves, han quedado con alguna discapacidad o incluso han muerto. Carlos piensa que todo se agrava más por la forma en que los medios de comunicación presentan los choques.

“Los accidentes de tráileres se presentan de una forma amarillista. No se investiga a fondo, por lo que es fácil echarle la culpa siempre al conductor. Nos satanizan. Es cierto que algunos colegas son irresponsables, pero por unos pagamos todos y eso no es justo”, me cuenta Carlos mientras sus compañeros pasan de un lado a otro de la sala en la que estamos.

Bernardo también conoce los alcances de los prejuicios que tiene la sociedad y que los medios de comunicación suelen reforzar: “Las personas que hablan mal de los trailereros son personas ignorantes del tema, a mí nunca me ha gustado que vean mal ese empleo por lo mismo de que es parte de mi vida. Muchas veces he salido en pleito por lo mismo de que las personas creen tener la razón pero no saben lo que se puede sufrir. Por



ejemplo, al decir que los accidentes son provocados por un camionero, en realidad no saben la presión que llevan, tienen que ir pensando en su familia, en su carga, en la hora de entrega, que si no llegas ya te quedas ahí todo un fin de semana esperando a que descarguen”, cuenta Bernardo.

10-15 Problema grave, peligro de vida o muerte, se necesita ayuda urgente\*



### **Los otros medios de comunicación, ¿al rescate?**

Su foto de perfil es un escudo en el que se ven dos tractocamiones de carga y un autobús de pasajeros, y en lo alto del escudo, su nombre de usuario: Los trailereros de la 57. En la imagen de portada se ve un tráiler color azul que circula por una

carretera y a cada lado dos imágenes religiosas. Arriba del tráiler se lee el nombre de la página y debajo del vehículo se lee la frase “Virgencita, bendice mi camino”. Hasta hoy tienen más de 28 mil seguidores en su página de Facebook.

Entre sus publicaciones hay de todo un poco: imágenes con frases de motivación, memes sobre los trailereros. Pero lo que es de gran ayuda para sus seguidores son los avisos sobre retenes, accidentes, robos, bloqueos, reportes de robo de vehículos y en el peor de los casos, de desapariciones y muertes de trailereros.

En los últimos años la sociedad ha hecho de las redes sociales una fuente de información en ocasiones más consultada que los medios tradicionales como la televisión. Y los transportistas no podían quedarse atrás: hice una búsqueda y han generado más de 20 páginas y grupos de Facebook en las que los trailereros interactúan para hacer anuncios, e incluso para compartir experiencias y sentimientos sobre lo que significa para ellos manejar tractocamiones.

10-200 Policía en/Patrulla en... (también se utiliza para solicitar ayuda policiaca)\*



Pero las redes sociales se vuelven imprescindibles para ellos porque además les permiten comunicarse con sus seres queridos cuando están lejos de casa, como Noventa: “Cada que salgo trato de estar en contacto con mi familia, sobre todo nos escribimos en el whats. Al face me meto para ver qué publican, por si alguien avisa de algún accidente para buscar otra ruta, o de algún retén para que no me agarre descuidado, aunque no me gusta meterme tanto porque me distraigo, luego nomás puras cosas para cotorrear”, comenta mientras me muestra en su celular algunas fotos de accidentes.

Las redes sociales son útiles para los más jóvenes como Noventa, el Güero o Bernardo porque las usan con frecuencia. Pero hay quienes están fuera de este contexto como Confitón: “A mí no me gustan tanto esas cosas, como que veo que pierden mucho el tiempo ahí pegados al celular. Además, ni siquiera sé cómo se usan, mando puros mensajes o hago llamadas pero la verdad no me llama la atención”.

Celso tampoco está inmerso en el mundo de las redes sociales: “Si necesito saber algo o hablar con alguien mejor les llamé, yo no sé usar esas cosas del Whats o del Facebook. Si acaso a veces mando mensajes de texto pero las otras mugres no me gustan”.

Para Bernardo las redes sociales son importantes porque le permiten estar en contacto con su familia y sus amigos cuando sale de viaje con su padre. “Siempre que estoy en el Face comparto alguna foto o algún video de tráileres, ya ves que a mí me gustan mucho. A lo mejor hay alguna que otra foto mía, pero si te metes a ver mi perfil está lleno en su mayoría de esas cosas, mis amigos siempre me dicen que publico puros tráileres”, me dice mientras me muestra su perfil de Facebook en su celular.

10-12 Compañero, copiloto, ayudante, o personas ajenas a mi lado escuchando\*



Bernardo sabe que los transportistas usan las redes sociales para mandar saludos, avisar de percances, eventos en los que participen los trailereros así como otras situaciones que afecten su trabajo.

Aunque Bernardo comenta que tampoco pasa mucho tiempo en redes sociales porque cuando sale de viaje hay zonas en las que no hay señal. “A veces no hay señal en algunas partes y pues no puedes estar ahí todo el tiempo. Aunque está bien porque así disfrutas más el viaje en vez de perder el tiempo en subir fotos y esas cosas”

Las redes sociales tienen un uso limitado, como cuando pasan por lugares donde no hay señal. Entonces utilizan el radio de Banda Civil (Citizen Band), que tiene frecuencia de 27 megahertz y longitud de onda de 11 metros. “Estos radios cuentan con cierta cantidad de canales y tienen la capacidad de transmitir señal en lugares donde ni los celulares reciben señal”, me explica Bernardo y me muestra una caja de metal color negra con varios botones en la parte de enfrente, algunos de colores, y por la parte trasera tiene varias ranuras además de la entrada donde se enchufa un cable en espiral como de teléfono que conecta el radio con el micrófono. Ese es el radio que utilizan él y su familia cuando salen de viaje.

Para comunicarse a través de este radio utilizan una serie de claves conocidas como Código 10 de Banda Civil. Se trata de una serie de números que inician con un 10 (de ahí su nombre) seguido de un guion y otro número. Cada clave tiene un significado, una frase. Estas claves, según me cuenta Bernardo, las utilizan para comunicarse de forma rápida y clara, e incluso para tratar asuntos confidenciales.

10-53 Carretera cerrada\*



Es entonces que los trailereros hacen uso de otros medios como el radio CB y las redes sociales tanto para comunicarse entre ellos como para informarse sobre asuntos relacionados con su trabajo.

En el sector del autotransporte de carga las redes no sólo las usan los operadores, también las empresas de autotransporte están utilizando las redes para dar a conocer los servicios que ofrecen, para anunciar vacantes así como dar a conocer la identidad de las empresas.

A través de sus propias redes sociales, los medios especializados en el tema publican noticias y comunicados en materia de transporte además de hacer anuncios de empresas que requieren servicios de transporte, empresas de autotransporte que ofrecen sus servicios, compra y venta de vehículos y cajas así como avisar de accidentes a través de su redes sociales como twitter. También organizan foros de discusión sobre los temas relacionados al autotransporte de carga. La única gran limitante es el acceso a internet.

Es entonces que los medios de comunicación tradicionales pueden perjudicar al autotransporte de carga con la información llena de falsedades y prejuicios que publican, pero por otro lado las alternativas como las redes sociales o sus propios medios como el radio cb pueden generar información e incluso ser la diferencia entre la vida y la muerte de los trailereros.

\*Algunas claves que los trailereros usan para comunicarse a través del radio CB.  
Recuperadas de la página de Facebook *Los trailereros de la 57*.

## **Para evitar percances**

Bernardo tiene muy claro el sentido del trabajo y de la responsabilidad, sabe que nada es gratis, pero piensa que las empresas deberían tener más consideración con los transportistas:

“Yo recomendaría que las empresas sigan las acciones que tienen en otros países como establecer ciertas horas para manejar y ciertas horas para descansar, que le den viáticos al operador, que sean justos con él, que les den unidades que quizá no sean nuevas pero que estén bien en cuestión mecánica y eléctrica. No creo que se ahorren mucho dinero por tener una unidad maltratada, hasta pierden, creo que los jefes deberían ver más por sus operadores”.

En ese sentido, algunas empresas han optado por capacitar ellos mismos a los transportistas que comienzan a trabajar. Las compañías que tienen la posibilidad económica mandan a sus operadores a capacitarse en escuelas para operadores. Y es que la falta de experiencia de los trailereros que apenas inician es otra de las causas de los accidentes en carretera.

Es hasta estos últimos años que las empresas se han preocupado por profesionalizar a los operadores de transporte de carga, sin embargo, las iniciativas no son muchas hasta ahora. De acuerdo con la información publicada por el portal de CNN Expansión, en México se han realizado apenas unas cuantas acciones por capacitar a los trailereros, entre las que destacan:

- La serie de proyectos que desde hace 10 años realiza la CANACAR para profesionalizar a los operadores.
- En 2013 la CANACAR, en conjunto con la Universidad Tecnológica de León (UTL) y el Instituto Estatal de Capacitación (IECA), crearon el Semillero para Formación de

Operadores, el cual opera a través de los Centros de Capacitación y Adiestramiento para Conductores del Transporte de Carga. en 2014 egresaron dos generaciones.

- Una conocida compañía fundó un instituto de formación y en agosto de 2013 se graduó la tercera generación de operadores, la cual trabajó en los patios de operaciones para transportistas después de tres meses de capacitación, para luego salir a carretera. Mientras estudian, cuentan con una ayuda económica de casi 6,000 pesos mensuales, que después deben pagar vía nómina al descontarles 15,000 pesos divididos en un año.

En el país aún son pocas las instituciones que tienen algún programa de preparación para los trailereros. Visité una de las escuelas de operadores que se encuentran en Tultitlán, Estado de México, sobre la vía José López Portillo. Desde afuera se alcanzan a apreciar la reja tricolor que separa la escuela de la calle. Adentro hay tres oficinas y el patio en el que apenas pueden entrar y salir los trailereros mide aproximadamente 9 metros. Se trata de la Escuela Superior de Operadores, que depende del Grupo CEDVA.

Después de mucho insistir y de algunos trámites, la secretaria me permite entrevistar a los operadores que toman la clase y al instructor. La clase inicia desde las 8 horas. Los operadores practican una y otra vez la maniobra de enganche que es su lección de ese día. Cada uno espera su turno y realiza la maniobra bajo la dirección del instructor Marcelino.

En un pequeño espacio de terracería, que queda aislado del exterior por una reja blanca, los operadores realizan una y otra vez la maniobra.

“¡Hey, cuida la forma de subir al tráiler!”, le dice el instructor a uno de los operadores que está por iniciar su práctica.

Él les indica que al abordar la unidad deben subir al estribo mirando hacia el interior del tráiler y sosteniéndose de un pequeño tubo que trae a lado derecho, junto a la puerta. Al

bajar se hace en la misma posición, pues si bajan mirando hacia afuera, el operador podría resbalar y descalabrarse.

Para hacer correctamente la maniobra de enganche, los operadores deben aprender a poner el tractocamión en el remolque. Marcelino explica que estas maniobras sólo se hacen en patio y cuando se hacen, se debe cuidar de desinflar las cámaras de aire.

“Lo que está haciendo es sólo meter un eje, el eje trasero para ver la altura del remolque, porque a veces los remolques están muy altos y los operadores se van echando para atrás para atrás y no se fijan. Si el remolque le llega a pegar en el laderón, se rompe, además de que se brincan el perno rey de la quinta, por eso conviene meter nada más un eje, ponerse a buena altura, y ver que vaya bien cerrado”, me explica el instructor mientras va señalando las partes mencionadas. Después supervisa que los operadores sigan las indicaciones que les dio.

Una vez que juntan el camión al remolque, los transportistas bajan de la unidad y revisan que esté alineada con el remolque.

Marcelino les pregunta a los operadores si ya revisaron que los lados del camión y del remolque hayan quedado alineados. Uno de ellos le responde que sí. El instructor revisa que todo esté en orden.

Marcelino les ordena que verifiquen que el perno vaya centrado con la ranura de la quinta, que enganche directamente y que no se muevan los patines o el tren de aterrizaje.

“Aquí vemos que quedó bien muchachos, solo hay que tratar de alinear, deben verificar de los dos lados. Hay que inflar las cámaras de aire, pero cuando se va a enganchar hay que desinflarlas”, grita Marcelino a sus alumnos mientras les señala las partes del tractocamión.

—¿Cuánto tiempo les lleva hacer la maniobra cuando están en patio?, —le pregunto.

—Les lleva 8 horas ensayarla pero con la práctica, en patio la realizan tan sólo en unos minutos. Ahorita nada más están apuntando el camión con el remolque, están aprendiendo a direccionarlo, ya que aprendan van a enganchar la quinta con el perno rey, aprender esto es muy importante para no torcer el tren de aterrizaje o los patines, que les llamamos. —Marcelino mira su reloj, y voltea de nuevo para supervisar que los operadores cuiden cada detalle de la maniobra.

El instructor comenta que hay operadores que no saben enganchar, por lo que es común ver tráileres golpeados de las partes laterales llamadas alerones. Y lo más peligroso es que si el tráiler y el semirremolque no se enganchan bien, se puede zafar el semirremolque y puede causar un accidente en carretera.

Cada uno de los operadores hace la maniobra una y otra vez. Finalmente baja el último en practicar la maniobra y Marcelino nos repite a todos los que estamos ahí que la maniobra se hizo bien cuando las llantas del tractocamión y las del semirremolque están perfectamente alineadas.

El instructor comenta que en la escuela también ha tenido como alumnas a mujeres operadoras. Nunca me he considerado feminista pero cuando me dice cómo ha sido la experiencia con ellas, en un inicio no me gusta cómo se expresa. Después comprendo que se refiere a que no saben hacer algunas cosas porque quienes les enseñan a operar el tráiler no les explican cómo: “No saben hacer nada, no pueden bajar una llanta, a veces son más atrabancadas. Una que tuve que se quedó hasta el final, le hice ver todo eso, deben tener precaución, deben ser profesionales, todo esto les va a servir. Pero normalmente cuando sólo las enseña un cuate, son canijas”.



Marcelino comenta que quizá ahora el trabajo en el autotransporte de carga sea más sencillo para las mujeres por las características de las unidades: “Antiguamente no podían, porque antes nada de cámaras de aire, eran otro tipo de unidades de direccionales mecánicas, no hidráulicas como las de ahora”.

La sesión termina y los operadores y el instructor se van a comer. Esta escuela de operadores no es pública, por lo que no me proporcionaron más información sobre el plan de preparación que siguen. La única información a la que pude tener acceso es que cada mes tienen grupos hasta de 7 transportistas, es decir, al año egresan alrededor de 84 operadores.

Requisito / Tipo de Licencia	B: Vehículos de autotransporte de carga en sus diversas modalidades, excepto doblemente articulados y los que transportan residuos peligrosos.	C: Vehículos de autotransporte de carga de dos o tres ejes, excepto los que transportan residuos peligrosos.	E: Vehículos de autotransporte de carga doblemente articulados y vehículos que transportan carga especial como residuos peligrosos.
Constancia de aptitud psicofísica vigente			
Certificado de capacitación vigente			
Comprobante que acredite el pago de derechos correspondiente			
Identificación oficial (INE, pasaporte, cartilla militar o cédula profesional) que acredite mayoría de edad (18 años)			
Más de dos años de experiencia en las categorías B o C			

Elaboración propia con información del Acuerdo por el que se establecen las categorías de licencia federal de conductor atendiendo al tipo de vehículo y servicio que se presta, así como los requisitos para su obtención. Las licencias categoría A, D, y F no se incluyen en este cuadro porque son para conductores de transporte turístico y de pasajeros.

Las escuelas de operadores se hacen indispensables en una industria donde si bien algunos de ellos tienen conocimientos de manejo defensivo (conducir anticipándose a los errores que otros conductores pudieran cometer), la mayoría de ellos no han recibido entrenamiento. Además la capacitación es uno de los requisitos al solicitar la licencia para conducir.

En el documento NAMA Autotransporte Federal de Carga en México, publicado en 2015, la Empresa Alemana para la Cooperación Internacional (GIZ, por sus siglas en alemán) coincide en que la falta de capacitación es una de las principales limitantes técnico-operativas que aquejan al autotransporte de carga, especialmente a los micro y pequeños transportistas.

Para los micro y pequeños empresarios del autotransporte de carga, casi siempre la capacitación de sus operadores se ve como un gasto más que como una inversión y una oportunidad de evitar accidentes y ahorrar combustibles, lo que optimizaría la operación de dichas empresas al reducir sus costos y aumentar sus ganancias.

Aunque en los últimos años se exige a los trailers que tomen cursos obligatorios como parte del proceso de obtención y renovación de su licencia, el autotransporte de carga se vería beneficiado por más y mejores entrenamientos para su trabajo. En estos cursos obligatorios se ha capacitado en total a 89,604 operadores, de los cuales 38,116 son de nuevo ingreso y 51,488 cursan para renovar licencia, según las cifras mostradas en la Estadística Básica del Autotransporte Federal 2016.

Respecto a los cursos que se imparten en algunas empresas, además de enseñarles a los operadores cómo manejar las unidades, también se les alecciona sobre conocimientos básicos de mecánica. En empresas como en la que trabaja Carlos fueron más allá de esos conocimientos: fue la única en la que presencié parte de un curso de primeros auxilios que un paramédico impartía a varios operadores.

Pero, por más conocimientos que los transportistas puedan adquirir sobre su trabajo, no pueden circular de manera segura si las unidades presentan más fallas mecánicas debido a su antigüedad, pues en muchas ocasiones se ha alegado que esa es una causa más de los accidentes.





#### IV

### LUZ AL FINAL DEL TÚNEL

Cada mañana es costumbre escuchar el sonido de una enorme y pesada máquina de metal que a pesar de lo descuidada, del óxido que poco a poco desaparece su pintura y de lo viejo de las vías por las que circula, sigue arrastrando contenedores que llevan metal, pedacería de vidrio, varillas de acero o cualquier otro tipo de carga.

El ruido de la locomotora y de los contenedores llega a molestar a quienes esperan el transporte, a quienes viven o trabajan cerca de Tlalnepantla, en el Estado de México, uno de los puntos por donde pasa el tren.

Actualmente parte de las vías ferrocarrileras son ocupadas por el tren suburbano de pasajeros, que transita paralelo al tren de carga que desde hace muchos años desplaza mercancías de norte a sur de la república.

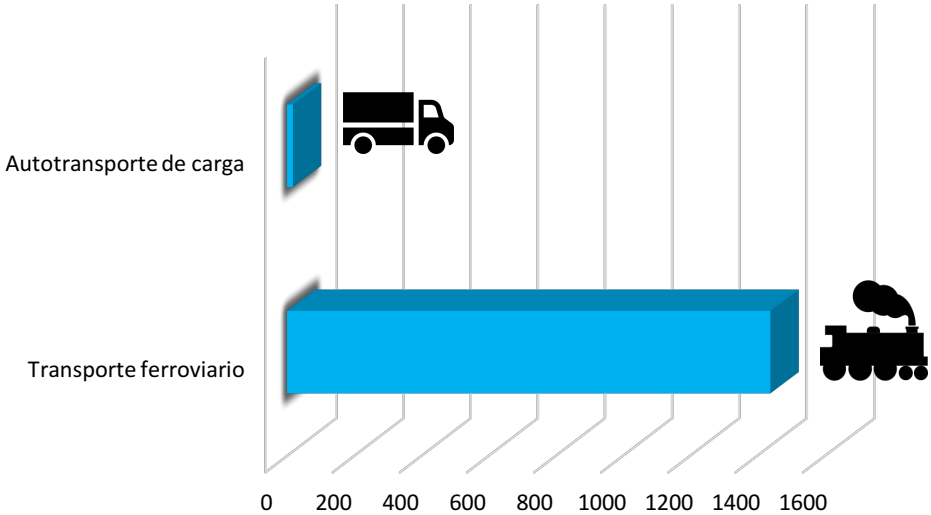
Aunque en las últimas décadas, el cargamento también es de humanos. Es escena frecuente ver cómo entre los contenedores viajan los migrantes centroamericanos que esperan llegar a tierras estadounidenses, a lado de los cargamentos, soportando lluvias de gotas que golpean fuerte, vientos que soplan con tal intensidad que parecería que pueden levantar objetos pesados o personas y el calor del sol que a veces quema.

Si bien este medio de transporte es menos usado que el autotransporte de carga, es una opción que varios expertos han considerado como parte de la solución a los problemas causados por las emisiones de GEI.

Y es que aun cuando el autotransporte de carga movilice el 56% del total de las mercancías desplazadas en territorio nacional, tiene varias desventajas frente al transporte ferroviario.

Imaginemos que el segmento ferroviario de un servicio multimodal está dado por un tren unitario con 80 contenedores, los cuales llevan 18 toneladas en promedio cada uno, un tren unitario llevaría 1440 toneladas contra 18 toneladas de un tractocamión cargado con uno de esos contenedores.

**Carga promedio por unidad de transporte (toneladas)**



Fuente: Octavio A. Rascón Chávez. *Estado actual, prospectiva e impacto.*

En términos de tráfico vehicular un solo tren unitario como este equivaldría a 80 camiones articulados o 40 doblemente articulados que transportan contenedores, si la categoría de la carretera los permitiera.

Los principales productos movidos por ferrocarril son: cemento, maíz, combustóleo y contenedores, seguidos de vehículos armados y cerveza. El transporte de contenedores tiene la mayor tasa de crecimiento medio anual.

De ahí que el crecimiento futuro del transporte ferroviario en el mercado de carga nacional tenga oportunidades importantes en el segmento de transporte de contenedores asociado al multimodalismo.

Así, el transporte multimodal surge como una solución para incentivar el uso del ferrocarril y lograr una mejor distribución en el reparto modal de la carga, lo que redundaría en la reducción de los efectos contaminantes que aceleran el cambio climático y del uso de vialidades del transporte. El transporte no dejará de ser tan importante pero algunos de los flujos que actualmente maneja cuentan con características similares a los productos que usan el contenedor en el ferrocarril.

El hecho de que el transporte ferroviario sea más eficiente que el autotransporte de carga no implica que los tráileres dejen de ser los amos de la carretera, ni mucho menos que desaparezcan.

La propuesta es que la carga transportada se distribuya más entre otros medios de transporte de carga como lo son el ferrocarril, el aéreo y el marítimo.

Es decir, que la carga sea transportada por tierra hasta alguna terminal intermodal/multimodal y de ahí se facilite su desplazamiento en otro medio. México cuenta con 390 mil 301 km de carretera, 60 terminales multimodales/intermodales y 26 mil 704 km de vías ferroviarias.

No obstante las ventajas del ferrocarril frente al autotransporte de carga, este último seguirá predominando en el futuro: se espera que para 2030 el tráfico llegará a los 128 mil millones de toneladas/km por transporte ferroviario y a casi 425 millones de ton/km por

transporte carretero, según cifras reportadas por Octavio Rascón Chávez en su artículo *Estado actual, prospectiva e impactos en el medio ambiente del transporte en México*.

Para 2030 se espera que la composición del parque vehicular quede de la siguiente manera: 61 millones de automóviles representando el 62% del parque vehicular, 31 millones de camiones de carga que representan el 31% y 6 millones de autobuses de pasajeros que representan el 7%, lo que significa que en 2030 habrá 98 millones de vehículos, de acuerdo con el mismo autor.

Entonces, la solución a la congestión creciente en carreteras y vialidades urbanas es el mayor uso del ferrocarril en el transporte de carga y de pasajeros, ya que mueve vehículos mucho mayores de carga en comparación con el autotransporte. De ahí se desprende la importancia del uso del transporte multimodal en pares origen-destino con volúmenes de carga y longitud que justifiquen un segmento ferroviario.

Varios expertos en el tema de diversas instituciones educativas o gubernamentales han hecho propuestas para mejorar la calidad del autotransporte de carga, la infraestructura carretera, pero si pudiéramos resumir las propuestas, dos conceptos serían clave: planeación y menor consumo.

Otra de las medidas que se proponen es consumir los productos locales, pues así se reduce el transporte de mercancías desde largas distancias con lo que se reduce la contaminación que generan los vehículos.

Una de las propuestas que se sigue analizando es la de cambiar la logística, cambiar el modo en que operan las cadenas de distribución, es decir, implementar plataformas multimodales en las que diversos medios de transporte lleven las mercancías de un punto a otro, con lo que se reducirían las distancias que deben recorrer los autotransportistas y las menores emisiones de GEI reducirían los niveles de contaminación.

## ¿Actividad en riesgo?

La carretera se ve iluminada por el rayo del sol en la tarde. Un tráiler blanco, con el nombre Otto en la visera, avanza varios kilómetros de carretera arrastrando un remolque. Parece una escena como cualquiera, que se puede ver en cualquier carretera del país o de otro país.

Lo que hace única esta imagen es que el tráiler avanza sin conductor. Sólo va un hombre sentado en el asiento de la cabina que con libreta en mano observa el trayecto del tráiler, su desplazamiento y hace anotaciones.

Es una situación que parece extraída de alguna película de fantasía pero es más real que nunca: Otto es una empresa fundada por ex empleados de Google que trabajaban en proyectos de automóviles autónomos y ahora se dedican a proyectos de tráileres autónomos. En agosto de 2016 fue adquirida por la conocida compañía Uber.

Los creadores de Otto fundaron la empresa porque consideran que es su responsabilidad “traer a la carretera una tecnología más segura y autodirigida” de acuerdo con la información de su página web.

De acuerdo con datos de *Forbes*, Otto hizo su primera entrega de 50,000 latas de cerveza. Su recorrido fue de más de 190 kilómetros, partió desde Loveland, Colorado hasta una estación de pesaje en Fort Collins.

La empresa Otto explica en su sitio web que sus camiones autodirigidos hacen las carreteras más seguras porque el hardware y software está ajustado para los patrones consistentes y facilita predecir las condiciones de la carretera.



Los camiones sin conductor funcionan gracias a sensores que se les instalan en lo alto, lo que ofrece a los vehículos una vista despejada del camino por delante. El objetivo de la empresa, según su sitio web, es hacer pruebas en rutas de camiones críticas para la economía estadounidense.

“Ya nos podemos imaginar un futuro donde los camiones serán básicamente un tren virtual que se guiará en un carril de software”, aclaró Lior Ron, CEO de Otto según *Forbes*.

### **Mientras el futuro llega...**

Bernardo sueña despierto y se visualiza teniendo su propia familia, frecuentando a su familia de origen, viviendo lo más tranquilo que pueda y circulando en su tráiler por la carretera, aunque estos dos últimos deseos parezcan incompatibles por la exigencia del autotransporte de carga.

“Quiero ser trailerero pero tener mi propia unidad, yo no quiero arriesgarme. Porque el patrón de un camionero es muy exigente, no ve el cansancio del operador ni su estado de salud, nada, entonces no me gustaría... o a lo mejor y sí, pero no tanto estar presionado por un jefe, me gustaría ser mi propio jefe. Si se pudiera a lo mejor mi propia línea pues adelante... creo que yo sería feliz con una unidad para mí nada más”.

Siempre que habla de tráileres y de carreteras, que tanto le apasionan, su mirada brilla, tiene confianza en que un gran futuro le aguarda en el autotransporte. Salimos del parque en el que me citó para la entrevista y seguimos caminando por las calles que rodean la zona.

Meses después de la entrevista con Bernardo, un día recibí su mensaje. Empezamos a conversar y al parecer sus sueños comienzan a hacerse realidad. Renunció a su trabajo en la fábrica de autopartes para regresar a la carretera.

La noticia me sorprendió mucho, me llenó de alegría pero también de preocupación, pues con todo y lo que sabe de tráileres y de carreteras, Bernardo es aún muy joven y si no es sencillo estar en el autotransporte de carga, a tan corta edad es más difícil.

“Al principio sentí feo porque ya me había acostumbrado al trabajo, pero me siento bien al ir rodando otra vez. Pasé por encima de lo que la gente diga o piense. Y pues me siento tranquilo al hacer lo que quería desde hace mucho tiempo”, me cuenta y me muestra fotos de él al volante en sus primeros recorridos.

“Se me hacía complicado volver a esto porque nunca falta quien te ponga obstáculos pero pienso que si lo dejo va a ser peor. Y gracias, eres de las pocas personas que chulea lo que me gusta”, me dice.

El Güero tiene objetivos parecidos, aunque por ahora le es difícil cumplirlos. Han transcurrido semanas, él continúa trabajando en la misma empresa. Hasta ahora tiene la facilidad de llevarse el vehículo a su casa.

El dolor en la espalda y en los brazos lo obligan a caminar un poco encorvado. Con una expresión de fatiga, se acomoda para descansar en la cama de la cabina del tráiler mientras platica conmigo: “El día de hoy no ha habido mucha actividad. ¡Qué bueno porque la verdad ando muy cansado!”

El Güero, trabajó desde la noche del día anterior hasta la madrugada, ayudando a meter el cargamento al remolque. En cuanto terminó, llenó los formatos para liberar el cargamento y llevarlo a su destino. Después de un largo trayecto y de horas de espera para entregar la

mercancía, por fin llega a casa. Estaciona el tráiler que siempre mantiene limpio, bien cuidado y lo revisa para evitar cualquier falla mecánica.

Aunque las jornadas de trabajo son agotadoras, todo marcha bien. Pero de pronto, un día las cosas se comienzan a complicar: su patrón empieza a dudar de él, y no porque le falte algo al Mil Amores, como le llaman al soberbio tráiler rojo, sino porque dentro de la empresa hay ciertas enemistades, una de estas entre el Güero y el Memo, quien asigna los viajes a las unidades.

Y tiene más problemas: con su familia y hasta con los vecinos. “Es que no les parece que suba con el tráiler hasta la casa, se enojan porque dicen que hace mucho ruido, pero pues eso no está bajo mi control”.

La desesperación se nota en su rostro, en su voz cuando me cuenta que hace unos días, durante la madrugada alguien cortó cables del tractocamión, por lo que ese día no arrancó y no pudo ir a trabajar.

Los días pasan y el Güero se empieza a inconformar en su trabajo, tanto por los constantes conflictos, como por el bajo sueldo. La tensión persiste, hasta que un buen día ocurre lo inevitable: se rompe la relación laboral entre él y la empresa para la que trabaja. A partir de ahora empieza la búsqueda que duró un año y que no imaginó que sería tan larga y pesadosa.

Ha pasado casi un año. El Güero empieza de nuevo en otra empresa, pero no ve mejora en su situación económica y laboral: “Espero que el sueldo sea mejor, y en verdad que si no cambia, otra vez andaré buscando un trabajo mejor”.

Pero aunque todo se complica para el Güero, su pasión por los tráilers no se apaga: “Hace tiempo que quiero comprar un tráiler, de hecho mi papá me dijo que me apoyaba para comprarlo, pero no estoy muy seguro de que me ayude”.

En su mirada con ojeras se nota el cansancio, en su rostro quedaron las marcas del sufrimiento de aquellos momentos en que todo se le complicó. Sus problemas no cesan, pero él no se rinde y confía en que tarde o temprano la calma volverá. Continúa buscando donde trabajar.

Celso tiene 62 años y ve cercano el día en que las cabinas de los tráileres dejen de ser su casa la mayor parte del tiempo y las carreteras su camino diario. Sus hijos han crecido, gracias a su esfuerzo ahora cada uno hizo su vida. Celso quiere disfrutar el tiempo con su esposa Silvia y ver crecer a sus nietos como no pudo hacerlo con sus hijos. No sabe con certeza cuándo dejará de trabajar, sabe que será pronto. Por ahora empieza a preparar sus cosas para el próximo viaje.

Javier recibe una llamada y sale de la calurosa oficina para atenderla. Ahora sólo están conmigo Noventa y Confitón, quien se acomoda en la silla. Aunque su ademán es tranquilo, en su voz se nota la inconformidad, se queja amargamente conmigo: “Nosotros solo tenemos derecho a trabajar”.

Mientras Noventa juega dando vueltas en su silla y parece estar fuera de la conversación, Confitón continúa expresando su desacuerdo. “No se puede cambiar, el transporte va a seguir siendo transporte y la gente va a seguir igual. ¿Por qué? Porque no hay compromiso por parte de las empresas. Sólo nos sacan dinero... para el gobierno, mientras trabajes no hay problema. Por ejemplo, la verificación física mecánica, ¿para qué?, ¡para sacar dinero! Para la compañía está perfecto. Fállales un sólo viaje y ya con eso tienes para que te estén despidiendo”

—¿Y no les gustaría unirse para hacer algo por mejorar su situación?, —les pregunto.

—Pues aunque nos dé coraje, ¡¿qué hacemos?! —me dice Noventa.

—Siempre pensamos en la familia, por eso no podemos darnos el lujo de protestar ni mucho menos de renunciar. —Confitón no cuenta mucho sobre lo que quiere, pero espera que algún día la gente apoye más a los trailers y que mejoren las condiciones de trabajo para ellos.

Noventa, en cambio, no se ve toda su vida dedicándose al autotransporte de carga, no está muy convencido de pasar el resto de sus días en un tráiler. “No me gustaría sentir que si no ando aquí no ando feliz. Es que a mucha gente le encantan los tráilers, y están tan enamorados que pasa el tiempo, ahí envejecen y no logran nada. Yo no me quiero hacer viejo detrás del volante. Más bien quiero tener mi propio negocio, casas... Esto es para hacer dinero no vengo a vacacionar ni a perder el tiempo” afirma con seguridad Noventa, que siempre trabaja pensando en sus hijos pequeños.

Carlos no expresa más sobre sus sueños, su futuro, pero tiene claro que no le gusta el amarillismo de la prensa y quiere que los medios de comunicación sean más certeros y menos prejuiciosos a la hora de hablar del autotransporte de carga. Ese es su último comentario antes de escuchar la voz de su jefa y salir a toda prisa de la sala de la empresa donde trabaja y en la que tuvo oportunidad de entrevistarlo. Carga su maleta y se alista para su próximo viaje.

Felipe continuará trabajando y seguirá viajando con Bernardo, su hijo adoptivo. Juntos, y algunas veces con toda la familia, seguirán recorriendo carreteras, viviendo aventuras, arriesgándose, conociendo gente y lugares, en el interior de algún gigante que será su hogar por muchas horas.

Bernardo, Felipe, el Güero, Celso, Confitón, Noventa y Carlos podrían llevar una vida plena aun trabajando en el autotransporte de carga, una vida sin tantas privaciones, pero el estado deplorable en que se tiene a este sector en México no lo permite.

Mientras continúen las malas condiciones de trabajo para los trailereros cada uno de estos siete hombres seguirán formando parte de la fuerza laboral que, sin importar lo mucho que trabajan para mantener en movimiento la economía del país, deben afrontar medidas del gobierno que pocas veces los benefician, explotación laboral, condiciones de trabajo que deterioran su salud, prejuicios de la sociedad.

El autotransporte de carga en México sigue un camino en ascenso y lleno de obstáculos: puede caer en el bache de la incertidumbre ante las futuras condiciones laborales de los transportistas; puede encontrarse ante la nube de smog de las reglas que deben cumplir para que su actividad no dañe el medio ambiente pero que al final resultan ser medidas recaudatorias que nos los dejan avanzar. Es posible que se topen con los caminos mal planeados de las políticas comerciales, caminos en los que sus llantas se dañan y no pueden continuar. Pueden hallar los señalamientos de la opinión pública y los prejuicios reforzados por los medios de comunicación tradicionales que hacen más lento su camino.

Los transportistas saben que con todo y la incertidumbre, a pesar de lo oscuro que luzca el horizonte, deben seguir su camino, avanzar sin importar los impedimentos. Pero a veces da la impresión de que no importa lo mucho que ellos aceleren ni la rapidez con la que conduzcan, su vida pasa detrás del volante, esperando nuevas y mejores cosas, y algunas veces, soñando con lo difícil de alcanzar.





## FUENTES DE INFORMACIÓN

### Entrevistas y testimonios

- Bernardo
- Felipe
- Celso
- Silvia
- Javier
- Noventa
- Confitón
- Carlos
- El Güero
- Marcelino, instructor de la Escuela Superior de Operadores de Grupo CEDVA.
- Primera Semana de Ingeniería del Transporte. Octubre, 2015. Facultad de Ingeniería de la Universidad Nacional Autónoma de México.

### Medios impresos y otros documentos

- Acuerdo por el que se establecen las categorías de la licencia federal de conductor atendiendo al tipo de vehículo y clase de servicio que se presta, así como los requisitos para su obtención.
- Anuario Estadístico Sector Comunicaciones y Transportes, 2015.
- Carta de CONATRAM al Lic. Enrique Peña Nieto, presidente de México. Revista Hombre Camión, No. 22. Pp 4-5.
- Cruz Núñez, Xóchitl. (2012). Carbono Negro y transporte. Identificación de las emisiones de Carbono Negro en México. En G.C. Delgado Ramos (coord.) *Transporte, ciudad y cambio climático*. (pp 25-45). México. Universidad Nacional Autónoma de México.
- Decreto por el que se fomenta la renovación del parque vehicular del autotransporte.

- Decreto por el que se otorgan medidas para la sustitución de vehículos de autotransporte de pasaje y carga.
- Estadística Básica del Autotransporte Federal, 2016.
- Delgado Ramos, Gian Carlo. (2012). Metabolismo urbano y transporte. En G.C. Delgado Ramos (coord.) *Transporte, ciudad y cambio climático*. (pp 129-167). México. Universidad Nacional Autónoma de México.
- Informe Seguridad de Cadena Logística Terrestre en América Latina. Publicado por la Comisión Económica para América Latina (CEPAL).
- Ingerir alcohol y comer en exceso, factores de riesgo al conducir. (octubre, 2013). Revista Hombre Camión, No. 22. Pág. 50.
- La calidad del aire en América Latina: una visión panorámica. Elaborado por el Clean Air Institute.
- Medina Ramírez, S. Apertura fronteriza al transporte de carga mexicano, ¿fin del problema? *Comercio Exterior*.
- Moser, Daniel. (Diciembre 2014). Trabajamos apoyados en cámaras y colegios. (Entrevista a Raúl Murrieta Cummings, quien era Subsecretario de Infraestructura en la SCT). *Vías terrestres*, No. 32. Pp 4-8.
- NAMA Transporte. Documento sobre NAMA Autotransporte Federal de Carga. Publicación a cargo del Ministerio Federal del Medio Ambiente, Protección de la Naturaleza, Obras Públicas y Seguridad Nuclear de la República Federal Alemana. Elaborado por la Empresa Alemana para la Cooperación Internacional (Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit, GIZ), la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT) y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT).
- NORMA Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2014. Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal.
- Perspectivas ambientales de la OCDE hacia 2050. Consecuencias de la inacción.
- Presupuesto de egresos de la Federación, 2017. Guía rápida.
- Rascón Chávez, Octavio. (2012). Estado actual, prospectiva e impactos en el medio ambiente del transporte en México. En G.C. Delgado Ramos (coord.) *Transporte, ciudad y cambio climático*. (pp 65-101). México. Universidad Nacional Autónoma de México.
- Referencias. Cifras clave del clima, Francia y Mundo. Edición 2016.



- Reporte del Foro de Innovación Sustentable de París 2015. Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, COP 21.
- Tratado de Libre Comercio de América del Norte.

### Información consultada en sitios web

- Aportación del Autotransporte de carga al Producto Interno Bruto  
<http://canacar.com.mx/stat/producto-interno-bruto/>
- Baltazar Gaitán, Georgina. (16 de octubre de 2014). El sector transportista en México se queda sin conductores. *Expansión*. Recuperado de <http://expansion.mx/especiales/2014/09/30/industria-transportista-en-mexico-se-queda-sin-choferes>
- Base de Datos del Transporte de América del Norte (North American Transportation Statistics, NATS) <http://nats.sct.gob.mx/>
- Boletín. Suscribe CANACAR convenio con Gobierno CDMX para colaborar en programa Hoy no circula. 17 de abril de 2016. CANACAR. Recuperado de <https://canacar.com.mx/noticias/suscribe-canacar-convenio-gobierno-cdmx-colaborar-programa-hoy-no-circula/>
- Camarena Luhrs, Margarita. (Enero-abril 2013) El Tratado de Libre Comercio: endeudamiento y costo soberano en México. *Ola Financiera*. No. 14. (pp. 37-58). México. Universidad Nacional Autónoma de México. Recuperado de: [http://www.olafinanciera.unam.mx/new\\_web/14/index.html](http://www.olafinanciera.unam.mx/new_web/14/index.html)
- Centros de destrucción autorizados de conformidad con el decreto por el que se fomenta la renovación del parque vehicular del autotransporte  
[http://www.sat.gob.mx/terceros\\_autorizados/centros\\_destruccion/Paginas/centros\\_destruccion\\_vehiculos.aspx](http://www.sat.gob.mx/terceros_autorizados/centros_destruccion/Paginas/centros_destruccion_vehiculos.aspx)
- Cole, Matt. (18 de marzo de 2016) Cargo theft data from south of the border shows Mexican trucking industry hit hard by thieves. *Comercial Carrier Journal*. Recuperado de <http://www.ccjdigital.com/2015-cargo-thefts-higher-in-mexico-than-u-s-with-industry-a-10th-the-size/>
- Comunicado. Incrementa el robo al autotransporte de carga. 10 de agosto de 2016. CANACAR. Recuperado de <http://canacar.com.mx/noticias/incrementa-robo-al-autotransporte-carga/>
- Comunicado Posicionamiento de CANACAR en torno a la alza de robos en

- carreteras. 26 de julio de 2017. Recuperado de <http://canacar.com.mx/general/10220/>
- Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, Marruecos COP 22 <http://cop22.ma/es/#>
  - Contreras, Cintya. (15 de marzo de 2016). Vuelve contingencia después de 14 años; contaminación por ozono. *Excélsior*. Recuperado de <http://www.excelsior.com.mx/comunidad/2016/03/15/1080941>
  - Datos abiertos SAT [http://www.sat.gob.mx/cifras\\_sat/Paginas/datos/vinculo.html?page=giipSecEco.html](http://www.sat.gob.mx/cifras_sat/Paginas/datos/vinculo.html?page=giipSecEco.html)
  - Entrevista de *El Financiero* con Elías Dip Ramé, presidente de la Confederación Nacional de Transportistas Mexicanos (CONATRAM) [https://www.facebook.com/conatramac/videos\\_by](https://www.facebook.com/conatramac/videos_by)
  - Entrevista de *Once Noticias* con Elías Dip Ramé <https://www.youtube.com/watch?v=g4mcxYTslMM>
  - Expectativas de defunciones entre 20320 y 2050, a consecuencia del cambio climático. ONU. <http://www.pactomundial.org/2016/06/cambio-climatico-causara-alrededor-250-000-defunciones-adicionales-al-ano-2030-2050/>
  - Indicadores de ocupación y empleo al cuarto trimestre de 2016, INEGI <http://www3.inegi.org.mx/sistemas/temas/default.aspx?s=est&c=25433&t=1>
  - Información sobre el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) [http://www.tlcanhoy.org/default\\_es.asp](http://www.tlcanhoy.org/default_es.asp)
  - Los problemas de salud más frecuentes de cada profesión. (15 de marzo de 2016). BBC Mundo. Recuperado de [http://www.bbc.com/mundo/noticias/2016/03/160315\\_salud\\_problemas\\_mas\\_frecuentes\\_en\\_cada\\_trabajo\\_lv](http://www.bbc.com/mundo/noticias/2016/03/160315_salud_problemas_mas_frecuentes_en_cada_trabajo_lv)
  - Movimiento de carga por modo de transporte <http://canacar.com.mx/stat/movimiento-carga-modo-transporte/>
  - Ortega, Reyna Isabel. (8 de septiembre de 2015). Baja importación de autos y camiones “chocolate”. *En la mira*. Recuperado de <http://noticiasenlamira.com/baja-importacion-de-autos-y-camiones-chocolate/>
  - Otto Motors <https://www.ottomotors.com/>

- Otto, el camión autónomo de Uber hizo su primera entrega de cervezas. (28 de octubre de 2016). *Forbes*. Recuperado de <https://www.forbes.com.mx/otto-el-camion-autonomo-de-uber-hizo-su-primera-entrega-de-cervezas/>
- Patiño, Danizú. (15 de octubre de 2014). Transporte de carga transfronterizo EU-México, sin solución. *El Financiero*. Recuperado de <http://www.elfinanciero.com.mx/economia/transporte-de-carga-transfronterizo-eu-mexico-sin-solucion.html>
- Red Nacional de Carreteras, CANACAR. <http://canacar.com.mx/stat/red-nacional-carreteras/>
- Redacción *Manufactura*. (14 de enero de 2017). Transporte, tema pendiente en el TLCAN. Recuperado de <http://www.manufactura.mx/industria/2017/01/14/transporte-de-carga-tema-pendiente-en-el-tlcan>
- Vehículos destruidos 2004-2016 <http://www.renovacionvehicular.com.mx/estadistica/>
- Villafranco, Gerardo. (1 de febrero de 2015). Transportistas mexicanos en EU: una batalla de 35,000 mdd. *Forbes*. Recuperado de <https://www.forbes.com.mx/transportistas-mexicanos-en-eu-una-batalla-de-35000-mdd/>

### Metodología:

- Romero Álvarez, Lourdes:  
(2006) *Espejismos de papel. La realidad periodística*. Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, UNAM. México.  
(2009) *Espejismos mediáticos. Ensayos sobre la construcción de la realidad periodística*. Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, UNAM. México.  
(2006) *La realidad construida en el periodismo. Reflexiones teóricas*. Miguel Ángel Porrúa, FCPyS-UNAM. México.  
(2011) *Taller de corrección de originales. Reflexiones sobre la enseñanza de la redacción*.
- Scanella, Petra Ma. (1986). *Periodismo de investigación*. Madrid, Editorial Tecnos.

